
Кроссоверы и внедорожники: правила игры
СПЕЦВЫПУСК
АВТО РЕВЮ
www.autoreview.ru
№9 (702)'2021
Выходит два раза в месяц
Таким будет
новый X-Trail
Втопим!
Лада
Нива Travel
Land Rover
Defender 90
Renault
Duster
Suzuki
Jimny
16+
SUV-истоки:
ГАЗ-69 и Москвич-410


НОВЫЙ
RENAULT
DUSTER
всё по-взрослому
DUSTER
широкая линейка двигателей
высокий дорожный просвет — 210 мм
ходовые огни LED
эргономичный интерьер
реклама.
Renault рекомендует Castrol
renault.ru

№ 9' 2021



Главный редактор
Леонид Александрович Голованов

Заместитель главного редактора
Сергей Знаемский

Редактор сайта
Игорь Владимирский

Обозреватели
Владимир Мельников, Константин Сорокин,
Илья Хлебушкин, Андрей Хрисанфов

Руководитель экспертной группы
Юрий Ветров

Экспертная группа
Андрей Мохов, Олег Растегаев,
Ярослав Цыпленков

Грузовики и автобусы
Федор Лапшин,
Петр Грибачев

Художественный редактор
Наталья Якунина

Выпускающий редактор
Кирилл Кадощук

Корректура
Юлия Иванова, Ирина Соколова

Дизайн, верстка
Михаил Голощапов, Дмитрий Егорычев,
Михаил Чемерис

Цветокоррекция
Елена Козлова

Редакция
тел.: (495) 789-10-84
e-mail: autoreview@autoreview.ru

Адрес редакции и издателя
117279, г. Москва,
ул. Миклухо-Маклая, д. 36А, офис 607

Отдел рекламы
e-mail: ads@autoreview.ru

Заказать журнал: autoreview.ru/store

Подписка на Авторевю принимается
всеми отделениями связи

50003
Подписной индекс по каталогу
Агентства «Роспечать»

П5000
Подписной индекс по каталогу
Почты России

99044
Подписной индекс по каталогу
Межрегионального агентства подписки

Распространяется по подписке
и в розницу Бюллетень «Авторевю»

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
№ 013310 от 7 февраля 1995 г.
Выдано Комитетом Российской
Федерации по печати

Учредитель
Михаил Подорожанский

Издатель
ООО «Авторевю»

Отпечатано в типографии
ООО «Первый полиграфический комбинат»
143405, Московская область,
Красногорский район, п/о «Красногорск-5»,
Ильинское шоссе, 4-й км

Тираж 100 000 экз.
Цена в розницу свободная

Дата выхода в свет №9
10 мая 2021 года
http://www.autoreview.ru

SUVнархоз

Сергей ЗНАЕМСКИЙ

Этот выпуск Авторевю целиком посвящен кроссоверам с внедорожниками. И неспроста — они наши новые народные автомобили. Если в конце 2020 года доля машин повышенной проходимости на нашем рынке составляла 49%, то к концу марта их было уже 52,6%. Теперь мы не страна седанов, а страна автомобилей SUV — SUVетская Россия.

Sport Utility Vehicle, они же внедорожники, они же кроссоверы. Эти автомобили как оливье. Все знают, про что идет речь, но споры о правильном рецепте продолжаются десятилетиями. Хотя вроде все элементарно. Три базовых ингредиента: привод, клиренс и кузов. У идеальной хозяйки это будут — полный, высокий и универсальный. Именно такие «сувы» мы выбрали главными героями этого номера. Но оглядитесь: четыре ведущих колеса далеко не аксиома, вездеходный дорожный просвет теряет актуальность для внедорожников, которые не съезжают с асфальта, а в словарях автомобильных терминов обосновались «кросс-купе», «кросс-хэтчи» и даже «кросс-седаны», которых с универсальностью роднит только коврик в багажнике. Эволюция принесла нам невероятное разнообразие видов среди автомобилей с повышенной проходимостью — просто переверните страницу и оцените схему, на которой мы попытались собрать все современные модели внедорожников и кроссоверов в программах крупнейших глобальных автопроизводителей.

Триста шестьдесят восемь моделей — и это без множества локальных производителей (в основном из Китая), которых мы сознательно оставили за скобками. А ведь можно сказать, что заварил все это один-единственный SUV — Soviet Utility Vehicle под названием ГАЗ-61-73, и как раз в 2021 году исполняется 80 лет с начала его серийного производства.

Впрочем, будем объективны — у ГАЗа был американский прототип, разработанный фирмой Marmon-Herrington на основе фордовского шасси. Но, во-первых, газовцы переделали подвеску, улучшили геометрию и упростили раздатку, выбрав схему без демультипликатора. А во-вторых, компания Marmon-Herrington, как сейчас сказали бы, занималась тюнингом и конверсией заднеприводных Фордов в полноприводные, а ГАЗ смог начать серийный заводской выпуск. Модель 61-73 даже на Западе признают пионером концепции современных SUV — она была сделана на основе шестицилиндровой «эмки» с комфортным закрытым четырехдверным кузовом, с постоянным полным приводом и клиренсом 235—240 мм под мостами. Формула, которая не устарела до сих пор.

Разумеется, «шестьдесят первый» предназначался для военных, но он был генеральским вездеходом — с соответствующим уровнем комфорта. И, кстати, в программу испытаний новой модели в конце 30-х входили не только рейды по полям, барханам и бродам, но еще и официально задокументированный заезд на парадную лестницу Северного речного вокзала в Москве. Словно газовцы уже тогда понимали, где и как по столице будут кататься будущие люксовые внедорожники.

Жаль, что почти все машины из 171 выпущенного экземпляра ушли на фронт и не вернулись, но война показала, что ГАЗ-61-73 все же сильно опередил время, а в тот момент куда нужнее были не генеральские, а рядовые «джипы» — такие как ГАЗ-64 и его потомок ГАЗ-69, которого специально для этого выпуска разыскал и испытал на себе Владимир Мельников. Кстати, вы обратили внимание, что и «шестьдесят девятый», и Defender 90 из нашего сравнительного теста — идейные наследники легендарного Виллиса? Только один в итоге стал УАЗом, а другой превратился... Впрочем, почитайте тест.

Но ведь и концепция комфортного вездехода не умерла: она возродилась сначала в Победе-М72 — первом внедорожнике с несущим кузовом, затем в Москвиче-410 (он тоже поучаствовал в ретротесте для этого номера), отозвалась в Рейндж Ровере и, наконец, воплотилась в Ниве, которая первой реализовала внедорожные способности с кузовом и шасси от легковушки. Идею оценили в Японии, где друг за другом появились Vitara и RAV4, а после Тойоты компактные SUV на основе легковых платформ принялись делать все кому не лень. Включая компанию Renault, которая по иронии судьбы скоро отплатит Ниве-3 платформой Дастера. Вот такая история отношений у героев нашего спецномера.

Кстати, кто они? Внедорожники? Кроссоверы? SUV? По идее, все дело в приводе. Если он «железный», полный и с демультипликатором — значит, перед нами полноценный внедорожник. Как Нива, G-класс, Land Cruiser и Defender.

Если понижайки нет, то, извините, это SUV — все еще Utility, но уже с ориентацией трансмиссии на Sport, то есть на быструю езду, а не на проходимость. Типичный пример — Volkswagen Touareg, Audi Q7 и Bentley Bentayga с Торсеном.

По той же логике автомобили с увеличенным клиренсом и автоматически подключаемым полным приводом — это кроссоверы. И, строго говоря, нет разницы, какую ось подключает система и каким способом (гидравликой, механикой или электромагнитами). Концептуально это машины повышенной проходимости, сде-



ланные на основе моноприводных базовых моделей, что как раз и подразумевает термин «кроссовер» — автомобиль на пересечении жанров.

Karoq и Duster, Tiguan и Sportage, X-Trail и Highlander — ряд можно продолжать до бесконечности, потому что типаж кроссовера на переднеприводной платформе с автоматической муфтой подключения задних колес растиражирован как по шаблону. Но тогда таким же кроссовером нужно признать и BMW X5 с муфтой системы xDrive, подключающей передние колеса. Ведь наряду с полноприводными «икс-пятыми» на некоторых рынках существуют и заднеприводные версии sDrive40i, которые формально устроены так же, как Creta или Qashqai в версиях 2WD. Разница между ними только в цене, размере и в том, что Nissan и Hyundai продают 70% этих кроссоверов с моноприводом, а для BMW версия sDrive — лоукост-экзотика.

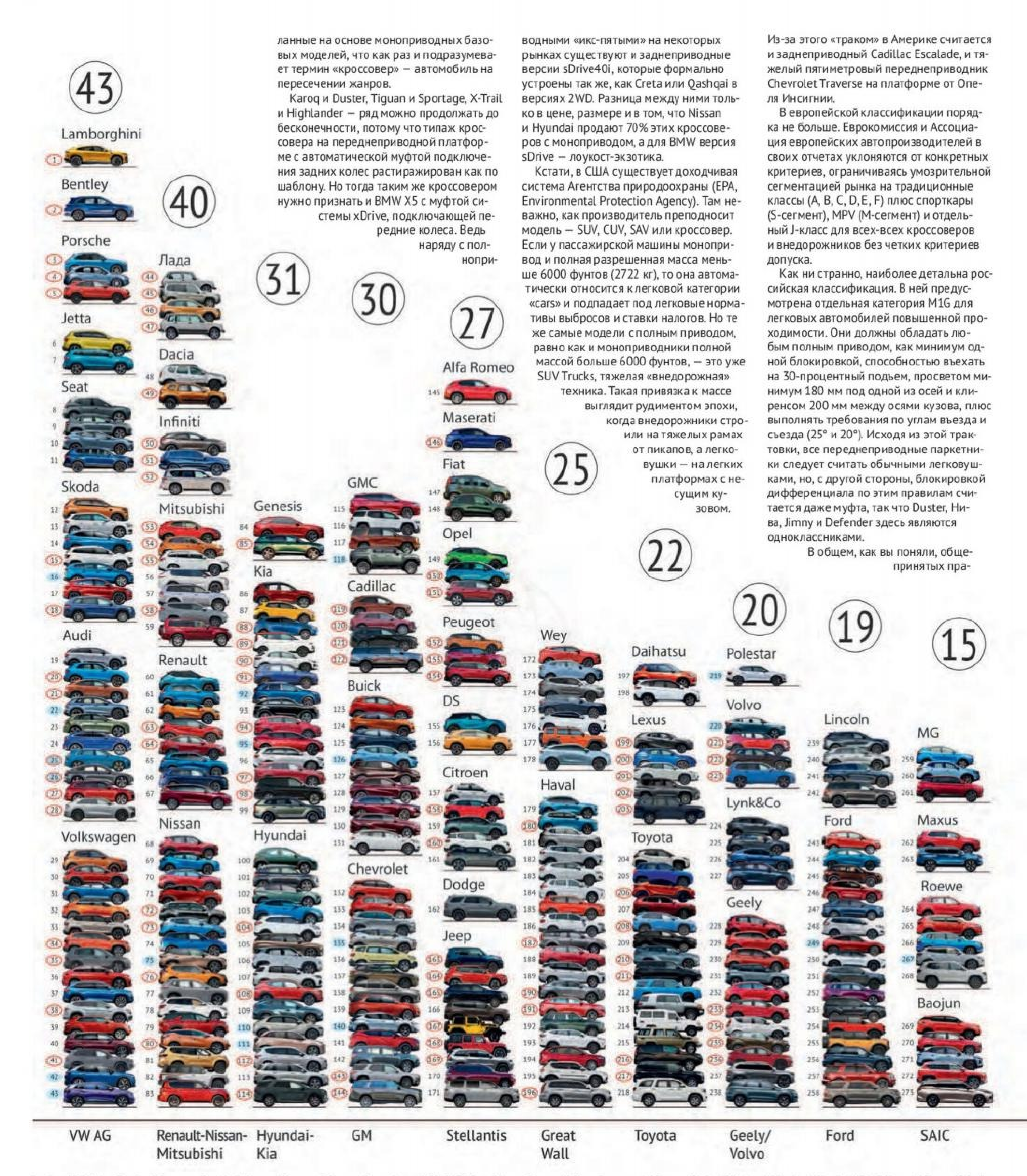
Кстати, в США существует доходчивая система Агентства природоохраны (EPA, Environmental Protection Agency). Там неважно, как производитель преподносит модель — SUV, CUV, SAV или кроссовер. Если у пассажирской машины моноприводная и полная разрешенная масса меньше 6000 фунтов (2722 кг), то она автоматически относится к легковой категории «cars» и подпадает под легковые нормативы выбросов и ставки налогов. Но те же самые модели с полным приводом, равно как и моноприводники полной массой больше 6000 фунтов, — это уже SUV Trucks, тяжелая «внедорожная» техника. Такая привязка к массе выглядит рудиментом эпохи, когда внедорожники строили на тяжелых рамах от пикапов, а легковушки — на легких платформах с несущим кузовом.

Из-за этого «траком» в Америке считается и заднеприводный Cadillac Escalade, и тяжелый пятиметровый переднеприводник Chevrolet Traverse на платформе от Опеля Инсигнии.

В европейской классификации порядка не больше. Еврокомиссия и Ассоциация европейских автопроизводителей в своих отчетах уклоняются от конкретных критериев, ограничиваясь умозрительной сегментацией рынка на традиционные классы (A, B, C, D, E, F) плюс спорткары (S-сегмент), MPV (M-сегмент) и отдельный J-класс для всех-всех кроссоверов и внедорожников без четких критериев допуска.

Как ни странно, наиболее детальна российская классификация. В ней предусмотрена отдельная категория M1G для легковых автомобилей повышенной проходимости. Они должны обладать любым полным приводом, как минимум одной блокировкой, способностью въехать на 30-процентный подъем, просветом минимум 180 мм под одной из осей и клиренсом 200 мм между осями кузова, плюс выполнять требования по углам въезда и съезда (25° и 20°). Исходя из этой трактовки, все переднеприводные паркетники следует считать обычными легковушками, но, с другой стороны, блокировкой дифференциала по этим правилам считается даже муфта, так что Duster, Нива, Jimny и Defender здесь являются одноклассниками.

В общем, как вы поняли, общепринятых пра-



Lamborghini: 1 Urus; **Bentley**: 2 Bentayga; **Porsche**: 3 Macan, 4 Cayenne, 5 Cayenne Coupe; **Jetta**: 6 VS5, 7 VS7; **Seat**: 8 Arona, 9 Ateca, 10 Cupra Formentor, 11 Tarraco; **Skoda**: 12 Kushaq, 13 Kamiq, 14 Kamiq (КНР), 15 Karoq, 16 Enyaq, 17 Kodiaq GT, 18 Kodiaq; **Audi**: 19 Q2, 20 Q3, 21 Q3 Sportback, 22 Q4 e-tron, 23 Q5, 24 Q5 Sportback, 25 e-tron, 26 e-tron Sportback, 27 Q7, 28 Q8; **Volkswagen**: 29 T-Cross, 30 Nivus, 31 T-Roc Cabriolet, 32 T-Roc, 33 Taos, 34 Taos (РФ), 35 Tiguan, 36 Tiguan X, 37 Tayron, 38 Atlas/Teramont, 39 Atlas Cross Sport, 40 Talagon, 41 Touareg, 42 ID.4, 43 ID.6; **Лада**: 44 Нива Legend 3 дв, 45 Нива Travel, 46 XRAY, 47 Нива Legend 5 дв; **Dacia**: 48 Duster I, 49 Duster II; **Infiniti**: 50 Q50/55, 51 Q60, 52 Q80; **Mitsubishi**: 53 Eclipse Cross, 54 ASX, 55 Outlander III, 56 Outlander IV, 57 Pajero Sport II, 58 Pajero Sport III, 59 Pajero; **Renault**: 60 Kiger, 61 Kwid, 62 Captur, 63 Kaptur (РФ), 64 Arkana, 65 Kadjar, 66 Koleos, 67 Espace; **Nissan**: 68 Magnite, 69 Kicks, 70 Kicks (Индия), 71 Juke, 72 Terrano, 73 Qashqai II, 74 Qashqai III, 75 Ariya, 76 X-Trail III, 77 X-Trail IV, 78 Pathfinder IV, 79 Pathfinder V, 80 Murano, 81 Terra, 82 Patrol V, 83 Patrol VI; **Genesis**: 84 GV70, 85 GV80; **Kia**: 86 Sonet, 87 Stonic, 88 Rio X, 89 Soul, 90 XCeed, 91 Seltos, 92 Niro, 93 Sportage (КНР), 94 Sportage, 95 EV6, 96 KX7, 97 Sorento, 98 Mohave, 99 Telluride; **Hyundai**: 100 HB20X, 101 Venue, 102 Bayon, 103 Kona, 104 Creta, 105 Alcazar, 106 ix25, 107 ix35, 108 Tucson III, 109 Tucson IV, 110 Ioniq 5, 111 Nexo, 112 Santa Fe, 113 Santa Fe (КНР), 114 Palisade; **GMC**: 115 Terrain, 116 Acadia, 117 Yukon; 118 Hummer EV; **Cadillac**: 119 XT4, 120 XT5, 121 XT6, 122 Escalade; **Buick**: 123 Encore I, 124 Encore II, 125 Encore GX, 126 Velite 7, 127 Envision, 128 Envision S, 129 Envision Plus, 130 Enclave (КНР), 131 Enclave; **Chevrolet**: 132 Groove, 133 Trax, 134 Tracker, 135 Bolt EUV, 136 Spin Active, 137 Trailblazer (США, КНР, Корея), 138 Captiva, 139 Equinox, 140 Menlo, 141 Blazer, 142 Trailblazer, 143 Traverse, 144 Tahoe/Suburban; **Alfa Romeo**: 145 Stelvio; **Maserati**: 146 Levante; **Fiat**: 147 Panda 4x4, 148 500X; **Opel**: 149 Mokka, 150 Crossland, 151 Grandland X; **Peugeot**: 152 2008, 153 3008/4008, 154 5008; **DS**: 155 DS3 Crossback, 156 DS7 Crossback; **Citroen**: 157 C3-XR, 158 C3 Aircross, 159 C4, 160 C5 Aircross, 161 C5 X; **Dodge**: 162 Durango; **Jeep**: 163 Renegade, 164 Compass, 165 Cherokee, 166 Grand Commander, 167 Wrangler 3 дв, 168 Wrangler 5 дв, 169 Grand Cherokee, 170 Grand Cherokee L, 171 Wagoneer; **Wey**: 172 VV5, 173 Macchiato, 174 VV6, 175 VV7, 176 VV7 GT, 177 Tank 300, 178 Mocha; **Haval**: 179 Chitu, 180 Jolion, 181 H2, 182

вил игры в SUV не существует. Каждый устанавливает их самостоятельно. Из-за этого даже количество кроссоверов и внедорожников в России все считают по-разному. Например, АЕБ (Ассоциация европейского бизнеса), которая аккумулирует статистику рынка новых автомобилей, относит к категории SUV практически все кроссоверы и внедорожники, включая их моноприводные версии, но почему-то исключает из их числа Mini Countryman, Ладу XRAY Cross и универсалы повышенной проходимости Volvo V60 Cross Country, хотя V90 Cross Country, по версии АЕБ, полноценный SUV. В итоге в официальных отчетах ассоциации фигурируют 183266 «внедорожных» автомобилей, или 47,3% от всех новых автомобилей, проданных в России за первые три месяца. У агентства Автостат другая методика сегментации и другие результаты: доля SUV — 49,9%. А мы в Авторевю считаем «сувы» по-своему, включая кросс-хэтчбеки и пикапы, — по нашей методике доля таких машин составляет 52,6%. Или 52,1% без пикапов.

Много это или мало? Скажем, на рынке США этот сегмент впервые переступил 50-процентный порог еще в середине 2000-х, хотя потом не раз откатывался назад и сегодня тоже балансирует возле половинной отметки, однако еще 20% там занимают пикапы, а это значит, что легковушкам в Америке осталось недолго. У нас на этом фоне паритет, но лишь из-за того, что кроссоверы идут в атаку с затянутым ручником. Просто еще раз взгляните на нашу схему мирового SUV-хозяйства: из 368 моделей официально в России продается только треть — 133. Это называется изоляция. Что еще бросается в глаза? Что от количества кроссоверов и внедорожников в модельной гамме напрямую зависит объем продаж. Это сейчас главное правило игры. Хотя большое портфолио еще ничего не говорит об эффективности автопроизводителя. Смотрите, пятерка лидеров SUV-атласа практически в том же составе и в том же порядке входит в актуальный топ-5 крупнейших мировых производителей, а чемпион по разнообразию VW AG в течение пяти лет до ковида был и чемпионом по глобальным продажам. Совпадение? Не думаю.

Альянсы Renault-Nissan-Mitsubishi и Stellantis собрали под своими знаменами не меньше брендов, однако оцените, насколько иначе они наполняют свои SUV-портфели. Модели Nissan и Mitsubishi как матрешки, старательно расставленные по росту, а у Фольксвагена — кондитерский отдел, заваленный карамельками схожих размеров, но в разных обертках. Одних только субкомпактных кроссоверов меньше Тигуана у него почти дюжина. Включая даже кабриолет. Stellantis на этом фоне пока выглядит уличным вернисажем: бренды-художники собрались в одном месте, но работают кто во что горазд, без оглядки друг на друга. И Hyundai-Kia, и GM копируют подход Фольксвагена: больше моделей, меньше различий — и это приносит результат. Но самый интересный объект для анализа здесь все же Toyota: лишь два бренда и количество моделей почти вдвое меньше фольксвагеновского, а результаты — выше. Ведь Toyota RAV4 — самый популярный кроссовер планеты (почти миллион машин в 2020 году), а сам концерн — крупнейший автопроизводитель как по итогам 2020 года, так и на промежуточном квартальном финише в этом году.

Еще одно важное наблюдение — мы по-прежнему ничего не знаем про китайские автомобили. Кроме того, что их много. А они сильны уже не только числом. Great Wall, Geely и SAIC взрастили целые стаи энергичных кроссоверов, которые так и ждут возможности рвануть на зарубежные рынки. До нас пока добрались лишь единицы, и этого все равно хватило, чтобы продажи в России росли четырехзначными темпами. Представляете, что будет, когда подтянутся остальные?

И третье наблюдение — SUV-линейки крупнейших производителей почти не подчиняются логике традиционной классификации. По сути, кроссоверы в реальном времени переписывают азбуку автомобильного мира. «Абэвэгэдэйки» классов уже давно не успевают за реальностью и, видимо, скоро отправятся на свалку истории, а слова «В-хэтч», «С-седан» и «D-универсал» будут звучать так же, как сегодня звучат термины «слайдер», «коммуникатор» и «раскладушка». В том смысле, что кроссоверы не просто будут доминировать, они заменят собой само понятие «автомобиль», как это сделали смартфоны со всеми остальными мобильниками.

Объективные понятия классов и сегментов сейчас стираются и у разработчиков, и у потребителей. Лет пятнадцать назад за идею продавать в одном автосалоне две модели одинакового размера любого автомаркетолога пустили бы на обшивку для заднего дивана. Но сегодня BMW X5 и X6 прекрасно соседствуют в шоурумах, считаясь разными кроссоверами, а Мерседесы GLB и GLC различаются длиной всего на пару сантиметров, стоят почти одинаково, но не имеют ничего общего ни в технике, ни в характере. У того же Фольксвагена размерный шаг между моделями сокращается чуть ли не до миллиметров и евроцентов. И наша схема показывает, что никакой лесенки традиционных классов уже не существует, — это сплошная вереница моделей с незначительными различиями. Кто-то скажет: «Чертовы маркетологи наплодили клонов», но чем больше разнообразие, тем точнее выбор. Разве плохо, что покупать автомобиль теперь можно не как свитер с маркировкой M или L, который либо висит, либо жмет, а как мороженое в кафе «Баскин Роббинс», где тебе насыпят любых шариков и ровно на все те деньги, которые будут в кармане?

«Железо» и «компоновка» тоже умирающие понятия. А все наши попытки сформулировать догмы для определения внедорожников и кроссоверов сродни утверждению, будто для занятий любовью подходят только строго определенные позы. Да, пока еще тип и взаимное расположение агрегатов действительно определяют возможности автомобиля (просто потому, что они нужны для передачи крутящего момента от единственного ДВС к колесам), но с наступлением эры электромобилей начнется настоящая конструкторская Камасутра. Никаких дифференциалов, муфт и раздаток. Просто несколько электромоторов и поток фантазии.

Кстати, вы задумывались о том, что SUV — это естественная форма электромобиля? Посадка в нем по умолчанию выше, чем в традиционных автомобилях, из-за батареи под полом. А полный привод в данном случае не роскошь, а необходимость, потому что два электромотора могут работать эффективнее одного. Например, как у Теслы — за счет разных передаточных отношений в главных парах (задний мотор эффективнее на разгоне, а передний — на крейсерской скорости). При этом на бездорожье электропривод может быть одновременно и постоянным полным, и «переменным» с любым распределением тяги по осям. Короткие свесы тоже в плюс, а благодаря высокому крутящему моменту с низов можно обойтись без демультипликатора. Остается научить машину всем этим правильно управлять, и тогда...

Готов спорить — в будущем мы все пересядем именно на электрокроссоверы. Они будут достаточно крупными, чтобы вместить батарею емкостью не менее 100 кВт·ч, с примерно одинаковой колесной базой (минимум три метра), полноприводными и сигарообразными (это наиболее обтекаемый тип кузова). А разница в статусе и назначении будет определяться не техникой и горизонтальными габаритами, как сейчас, а высотой. Чем выше салон — тем престижнее. Поэтому люксовые электро-SUV станут однообъемными капсулами с увеличенными потолками, вертикальной посадкой и салоном, напоминающим гостиную. А народные повседневные кроссоверы будут похожи на...

Знаете что? Сохраните этот номер Авторевю, чтобы через десять лет, когда выйдет очередной спецвыпуск, посвященный рынку кроссоверов 2031 года, можно было достать пожелтевший журнальчик, открыть его на этом развороте, закончить предыдущую незавершенную фразу — и порадоваться, что мой прогноз оказался совершенно ошибочным. Ну или наоборот. □

15



11 11 10 10 10 8 4 2

Qoros · Jetour · Chery · Tata · Jaguar · Land Rover · Mini · Rolls-Royce · BMW · Mercedes-EQ · Mercedes-Benz · Ssang Yong · Mahindra · Acura · Honda

Chery · Tata/JLR · BMW · Daimler AG · Mahindra · Suzuki · Honda · Mazda · Subaru · Tesla

Электромобиль · Официально представлен в РФ

H4, 183 F5, 184 H6 Coupe, 185 H6 II, 186 H6 I, 187 H5, 188 H6 Chick, 189 M6, 190 F7x, 191 F7, 192 DaGou, 193 H6 III, 194 M6 Plus, 195 H7, 196 H9; **Daihatsu**: 197 Rocky, 198 Terios; **Lexus**: 199 UX, 200 NX, 201 RX, 202 GX, 203 LX; **Toyota**: 204 Yaris Cross, 205 Urban Cruiser, 206 C-HR, 207 Corolla Cross, 208 RAV4, 209 Harrier, 210 Highlander, 211 Fortuner, 212 4Runner, 213 FJ-Cruiser, 214 Land Cruiser 70 Wagon, 215 Land Cruiser 70, 216 Land Cruiser Prado, 217 Land Cruiser 200, 218 Sequoia; **Polestar**: 219 2; **Volvo**: 220 C40, 221 XC40, 222 XC60, 223 XC90; **Lynk&Co**: 224 01, 225 02, 226 05, 227 06; **Geely**: 228 Vision X1, 229 Vision S1, 230 Vision X3, 231 Icon, 232 Emgrand GS, 233 Coolray, 234 Emgrand X7, 235 Atlas, 236 Tugella, 237 KX11, 238 Okavango; **Lincoln**: 239 Corsair, 240 Nautilus, 241 Aviator, 242 Navigator; **Ford**: 243 EcoSport, 244 Puma, 245 Territory, 246 Kuga/Escape, 247 Edge, 248 Edge (KHP), 249 Mustang Mach-E, 250 Evos, 251 Everest, 252 Equator, 253 Bronco Sport, 254 Bronco 3 дв, 255 Bronco 5 дв, 256 Explorer, 257 Expedition, 258 Expedition MAX; MG: 259 ZS, 260 HS, 261 Hector; **Maxus**: 262 D60, 263 D90; **Roewe**: 264 RX3, 265 RX5, 266 RX5 Max, 267 Marvel R, 268 RX8; **Baojun**: 269 510, 270 530, 271 RS-3, 272 RS-5, 273 RS-7; Qoros: 274 7; Jetour: 275 X70, 276 X90, 277 X95; **Chery**: 278 Tiggo 3x, 279 Tiggo 4, 280 Tiggo 3, 281 Tiggo 5, 282 Tiggo 7, 283 Tiggo 7 Pro, 284 Tiggo 8, 285 Exeed LX, 286 Exeed TX, 287 Exeed TXL, 288 Exeed VX; **Tata**: 289 Nexon, 290 Harrier, 291 Safari; **Jaguar**: 292 E-Pace, 293 I-Pace, 294 F-Pace; **Land Rover**: 295 Range Rover Evoque, 296 Defender 90, 297 Discovery Sport, 298 Range Rover Velar, 299 Range Rover Sport, 300 Discovery, 301 Range Rover, 302 Defender 110; **Mini**: 303 Countryman; **Rolls-Royce**: 304 Cullinan; **BMW**: 305 X1, 306 X2, 307 X3, 308 iX3, 309 X4, 310 X5, 311 X6, 312 X7, 313 iX; **Mercedes-EQ**: 314 EQA, 315 EQB, 316 EQC; **Mercedes-Benz**: 317 GLA, 318 GLB, 319 GLC, 320 GLC Coupe, 321 GLE, 322 GLE Coupe, 323 GLS, 324 G-class; **SsangYong**: 325 Tivoli, 326 Korando, 327 Tivoli XLV, 328 Rexton; **Mahindra**: 329 Thar, 330 XUV300, 331 XUV500, 332 Alturas G4, 333 Scorpio, 334 Bolero; **Suzuki**: 335 Hustler, 336 S-Presso, 337 Jimny IV, 338 Jimny III, 339 XBee, 340 Brezza, 341 Vitara, 342 SX4, 343 XL7, 344 Across; **Acura**: 345 CDX, 346 RDX, 347 MDX; **Honda**: 348 WR-V, 349 HR-V III, 350 HR-V II, 351 BR-V, 352 CR-V, 353 Passport, 354 Pilot; **Mazda**: 355 Flair, 356 CX-3, 357 CX-30, 358 MX-30, 359 CX-5, 360 CX-4, 361 CX-8, 362 CX-9; **Subaru**: 363 XV, 364 Forester, 365 Outback, 366 Ascent; **Tesla**: 367 Model Y, 368 Model X

Стар и млад

Если бы земной шар был планетой внедорожников, то эти четверо определенно оказались бы с разных сторон света. Суровый Land Rover Defender 90, можно сказать, олицетворение севера. Добродушный и немного дурашливый Suzuki Jimny, без сомнения, дитя беззаботного юга. А Лада Нива Travel и Renault Duster — восток и запад, между которыми, как и в жизни, напряженность и дистанция только нарастают.

Юрий ВЕТРОВ
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО

Экспертная группа:
Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ,
Андрей МОХОВ

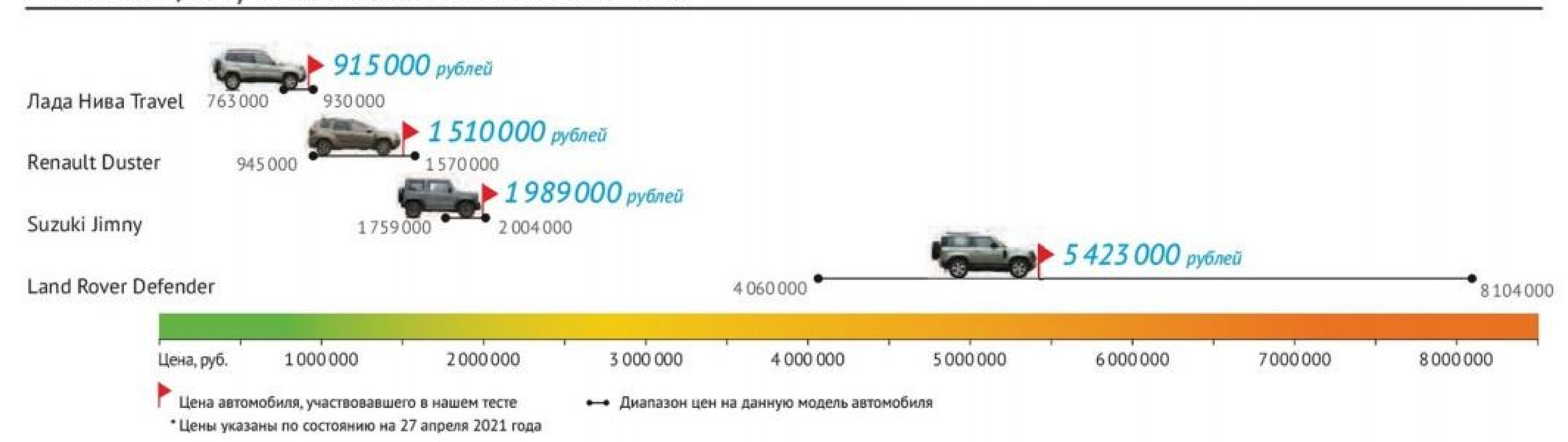
Был бы это обычный сравнительный тест Авторевю, он бы свелся к традиционной дуэли Шнивы и Дастера. Да, первая перенесла ренейминг (и зовется Нива Travel), ребрендинг (не Chevrolet, а Лада) и рефейсинг (в стиле Тойоты RAV4). Но за 19 лет с момента рождения она кардинально не менялась, равно как и ее изначальный заводской индекс ВАЗ-2123. Лишь модернизировалась — и обрастала новыми опциями: кондиционером, АБС и парктрониками, а теперь и камерой заднего вида с омывателем. Но передвигаемый только по высоте «голый» руль без кнопок и ограниченный диапазон продольной регулировки простенького и сверхжесткого кресла, принуждающий длинноногих к «классической» жигулевской посадке враскоряку, может, и неплохи для янгтаймер-настроения, но в новом автомобиле неуместны. Пестро-аляповатые и оттого плохо читаемые приборы вместо почти идеальных прежних контрастных шкал смотрятся как продукт дешевого тюнинга. Из той же «гаражной» оперы и перекидной подлокотник, перекрывающий в боевом положении доступ к ручнику и барашку регулировки наклона спинки кресла. А вставной зуб торчащего дисплея мультимедийки в округлом биодизайнерском интерьере родом из 90-х только дополняет картину лютого «колхозинга».

Даже Duster первого поколения рядом с Нивой Travel казался бы более дорогим продуктом, а уж новый — просто другой уровень. Да, при посадке надо по-прежнему перепрыгивать через нарочито выступающий грязный порог, материалы бюджетны, россыпь приборных рисок режет глаз, а руль регулируется по вылету лишь в пределах двух сантиметров. Но Duster воспринимается добротным и современным — пусть и недорогим — автомобилем, а не пришельцем из дремотного прошлого.

Причем в салоне от Арканы (а точнее, от евро-Дастера) есть по-настоящему изящные детали вроде блока климат-контроля, приятные не только глазу, но и на ощупь. И вопрос «Почему Renault в полтора раза дороже Лады?» становится риторическим.

Вот спрашивать всерьез, отчего Jimny на полмиллиона дороже Дастера, вы вряд ли захотите. Дети же не интересуются в магазине игрушек разницей цен, а просто кричат: «Хочу!» Да, в Suzuki простейшее кресло, у которого даже высо-

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей*



та не регулируется, и руль без настройки по вылету. Однако подобрать удобную позу легко. Стиль — без пафоса, без рюшечек и ретрочудачеств. Перед глазами ясные шкалы, все ручки-кнопочки на понятных местах и легко досягаемы. Живи и радуйся.

Новый Defender тоже игрушка, только еще дороже. Поэтому и эргономика на голову выше, чем у всех остальных в этой четверке. Не в тему здесь только выбор внедорожных режимов через мультимедийку — каково, поработав лопатой, тыкать грязными пальцами в экран? И к имитации шестиместности у нас вопросы. Спинка среднего кресла, призванная в сложенном положении играть роль подлокотника, здорово ограничивает свободу даже щуплым водителям. А будучи поднятой, она оставляет под правым локтем пустоту и одновременно полностью перекрывает обзор через салонное зеркало. Благо последнее еще и дисплей, на который можно вывести прямую трансляцию с задней камеры.

Багажники всех четырех машин объемом менее 370 литров недвусмысленно намекают, что для путешествий с семьей покупка бокса на крышу обязательна. Причем в Jimny чемодан можно впихнуть только со сложенным задним диваном, но если ехать без багажа, то на галерку запрыгивать даже удобнее, чем в трехдверный Defender — в котором нужно слишком долго ждать, пока отработает неспешный электропривод переднего кресла. Долго, правда, на низком диване с коротенькой подушкой в позе кузнечика в Suzuki не выдержишь. Хочется перебраться в более просторный и человечный Duster. Или в Ниву, где свободы еще чуть больше.



В Ладе стекла «на веслах» опускаются лишь наполовину, зато обзор отличный. А вот в самом уютном и гостеприимном трехдверном Дефендере у склонных к клаустрофобии могут начаться панические атаки, от которых спасет разве что складной опционный матерчатый верх, как у нашей машины. Боковых стекол, считайте, нет — на их месте заглушки!

Четверка внедорожников у нас подобралась не шибко динамичная. Defender в наименее энерговооруженной версии D200 с 200-сильным двухлитровым дизелем — такой Land Rover радует логикой и плавностью работы восьмиступенчатого «автомата», но «сотню» при старте с места набирает за те же 10,3 с, что и Renault. Ведь у нас самый задиристый Duster с бодрым 150-сильным турбомотором 1.3 и «механикой». Коробка, кстати, так себе: синхронизаторы упираются при быстрых переключениях, механизм радует четкостью только при неспешной смене передач, а первая ступень, как и прежде, чересчур коротка. На пустой машине при плавной езде лучше сразу трогаться со второй.



В недорогом салоне Renault все подчинено функции



Бесхитростные шкалы Renault читались бы гораздо легче без дублирующего ежика рисок внутри

Кресло простовато и по форме, и по содержанию, но нагрузку распределяет лучше, чем у машин первого поколения. Кожзам — опция за 25 тысяч рублей, причем только для топ-версии Style



Такой шикарный пульт климат-контроля украсил бы машину в два раза дороже Дастера



Дастеровская мультимедийка собрала все худшее, что есть у бюджетных центров инфоразвлечений: тугодумный процессор, низкое разрешение тачскрина и примитивную графику



Набалдашник хорош, но сам рычаг реношной «механики» не отличается четкостью и короткоходностью. Позади него традиционная шайба управления полным приводом: экономные, как и прежде, могут выбрать режим 2WD



Обогрев заднего дивана и два USB-зарядника на галерке — привилегия богатых версий. А для начальных Access и Life они недоступны даже за доплату





Шниве с переходом под крыло Лады навязан новый аляповатый вазовский стиль оформления приборов



Ничуть не хуже, чем у Дастера! Но это не комплимент недорогой мультимедийке Нивы Travel, а скорее упрек системе Renault

Взятый для факультативных работ с шинами дизельный Duster с той же коробкой и вовсе как грузовик: все время заставляет думать, какую передачу лучше использовать. Узковат рабочий диапазон оборотов у дизелька. И не шибко-то он и динамичен: 14,1 с до 100 км/ч.

Примерно такой же результат показывает и Jimny. Но в Suzuki древний «автомат» сносно делает свою работу, и самая большая претензия к нему — четырехступенчатая конструкция. Уж больно велики разрывы между передачами, а значит, и скачок оборотов при переключениях.

А самой неторопливой ожидаемо оказалась Лада: бесконечные 21,4 с до 100 км/ч! Нивовская коробка переключается лучше дастеровской, педаль сцепления четче, но какой в этом толк, если машина «не едет»?

К тормозам у нас минимум вопросов разве что в Renault: адекватная обратная связь, предсказуемость во время замедления при экстренном маневре и вменяемые 40 метров при торможении со 100 км/ч. Нива с объездом справляется хуже. А при экстренном замедлении она и вовсе способна напугать: глубокий дифферент на нос, рыскание, несмотря на наличие АБС, и плюс четыре метра тормозного пути. Но Jimny еще хуже: бесконечные, по современным меркам, 48 метров со 100 км/ч!

Не блещет тормозами и Defender на своих внедорожных всесезонках Goodyear Wrangler All-Terrain Adventure — 44,3 м со 100 км/ч, это уровень Нивы. Электроусилитель тормозов обеспечивает худшую обратную связь по педали. А на объезде лендроверовская АБС сильнее других отпускает хватку колодок. Так что призыв держать дистанцию побольше и быть осторожнее актуален не только для водителей Нивы и Jimny, но и для дефендероводов.

При оценке управляемости главный вопрос для Нивы, вообще лишенной системы стабилизации, — опрокидывается или нет? Может! На лосином тесте даже незагруженная Лада, показав в пределе скромные 72,5 км/ч, высоко поднимала в воздух переднее внутреннее колесо, да и заднее нетвердо стояло на асфальте. Поменяете шины на более цепкие, нежели заводской Cordiant All-Terrain, — и «перевертыш»!

Так что мы даже не пытались повторить это с полной нагрузкой: нам еще в пробег ехать.

Между тем само шасси у Нивы неплохое — для автомобиля с неразрезным задним мостом и простенькой тягой Панара. Лада уверенно заезжает в повороты, крены развиваются логично, вяленькое в околонулевой зоне усилие на руле нарастает на дуге внятно. Просто надо быть готовым к сюрпризам «мостового» автомобиля: неровность в повороте может «переставить» корму. Кочки и колеи на прямой, как и порывы бокового ветра, приводят к существенным отклонениям от выбранного курса.



Раззудись, плечо, размахнись, рука! Нивовская раздатка, в отличие от коробки с четким рычагом, по-прежнему требует усилия. На 19-м году жизни Шнива удостоилась заводской аудиосистемы в стиле советского радиоприемника Былина



Древний вазовский кнопочный переключатель света родом из 90-х. Подобная архаика, как ни странно, нынче в тренде у немецких производителей

Впрочем, все то же самое характерно и для Jimny. И вы ведь не забыли, что передок здесь жестко подключаемый и на твердом покрытии следует переводить трансмиссию в режим 2H? По прямой надо ехать, чутко корректируя траекторию: устойчивость на высокой скорости приблизительная. Вслед за поворотом ленивого руля (более четырех оборотов от упора до упора!) Jimny весело кренится. А потом уж как повезет. Сумеете побо-



Экранчик, подлокотник, приборчики... Напоминает выбор «тюнинга» на рынках автозапчастей 15-летней давности

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры		Автомобили				
		Лада Нива Travel	Land Rover Defender 90 D200	Renault Duster 1.5 dci	Renault Duster TCe 150	Suzuki Jimny
Максимальная скорость, км/ч		138,2	175,8	166,7	191,2	142,9
Время разгона, с	0–50 км/ч	6,4	3,2	4,9	3,5	4,2
	0–100 км/ч	21,4	10,3	14,1	10,3	14,4
	0–150 км/ч	–	27,7	40,4	23,9	–
	на пути 400 м	22,2	17,3	19,5	17,2	19,2
	на пути 1000 м	40,9	32,3	35,7	31,5	35,8
	60–100 км/ч (III)	13,5	–	–	5,5	–
	60–100 км/ч (IV)	21,5	–	7,5	6,4	–
	80–120 км/ч (V)	54,4	–	10,8	10,2	–
	80–120 км/ч (VI)	–	–	13,6	16,3	–
	60–100 км/ч (D)	–	6,4	–	–	8,6
	80–120 км/ч (D)	–	8,6	–	–	12,6
Выбег, м	с 50 км/ч	511	629	642	630	576
	130–80 км/ч	744	888	886	848	679
Холодные тормоза со скорости 100 км/ч	путь, м	44,2	44,3	40,6	40,1	48,3
	замедление, м/с²	8,7	8,7	9,5	9,6	8,0



Если бы дизайнерам интерьеров вручали премию за хай-тек в стиле ретро, то Defender победил бы за явным преимуществом. Здесь даже поручень перед пассажиром есть! Просто он замаскирован под козырек над полочкой

Паспортные данные

Автомобили		Лада Нива Travel	Land Rover Defender 90 D200	Renault Duster TCe 150	Suzuki Jimny
Тип кузова		пятидверный универсал	трехдверный универсал	пятидверный универсал	трехдверный универсал
Число мест		5	6	5	4
Объем багажника, л		320–650*	297–1263*	428	85–377*
Снаряженная масса, кг		1485	2208	1377	1110
Полная масса, кг		1860	2940	1927	1435
Двигатель		бензиновый, с распределенным впрыском	дизельный, с аккумуляторным впрыском	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с распределенным впрыском
Расположение		спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, $см^3$		1690	1999	1332	1462
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		82,0/80,0	83,0/92,4	72,2/81,4	74,0/85,0
Степень сжатия		9,3:1	15,5:1	10,5:1	10,0:1
Число клапанов		8	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		80/58,5/5000	200/147/4000	150/110/5250	102/75/6000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		127,4/4000	430/1400	250/1700	130/4000
Коробка передач		механическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	механическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая
Привод		постоянный полный	постоянный полный	подключаемый полный, с электромагнитной муфтой в приводе задних колес	полный, с подключаемым приводом передних колес
Передняя подвеска		независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, McPherson	зависимая, пружинная
Задняя подвеска		зависимая, пружинная	независимая, пневматическая, многорычажная	независимая, пружинная, McPherson	зависимая, пружинная
Передние тормоза		дисковые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		барабанные	дисковые	барабанные	барабанные
Размерность базовых шин		205/70 R15	255/70 R18	215/65 R16	195/80 R15
Максимальная скорость, км/ч		140	175	194	140
Время разгона 0–100 км/ч, с		19	10,2	10,7	н.д.**
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	13,4	н.д.	8,1	8,4
	загородный цикл	8,5	н.д.	5,9	6,9
	смешанный цикл	10,2	7,6	6,7	7,5
Емкость топливного бака, л		58	89	50	40
Топливо		бензин АИ-95	дизельное	бензин АИ-92	бензин АИ-95

* Со сложенными задними сиденьями до потолка (для Лады Нивы Travel и Suzuki Jimny до уровня окон)
** Н.д. — нет данных

роть низкую чувствительность Suzuki вкупе с неточностью реакции, попадете на нужную траекторию. Нет — проедете чуть шире. Ну или в ответ на резкий доворот руля сработает система стабилизации и грубовато стащит Jimny на внешний радиус. А при определенных условиях импульсное подтормаживание ESP может войти в резонанс с раскачкой автомобиля на мягкой подвеске, и такие автоколебания могут продолжаться, пока вы не распустите руль.

Хотя даже такая помощь от электроники для большинства благо. Ведь валкий Jimny на лосином тесте быстрее Нивы и при этом не переворачивается. И оценки за управляемость у них равные: у Лады лучше шасси, зато у Suzuki есть ESP.

Duster и Defender после борьбы с Нивой и Jimny не напрягают вообще. Два простых, понятных и даже в определенном смысле азартных автомобиля.

Если вы уже ездили на Аркане, то можете даже не брать Duster на тест-драйв. Все один в один вплоть до нюансов. Бро-



Щиток, прикрывающий переднюю буксировочную проушину, крепится на четырех винтах, и, выворачивая их, придется встать на колени. В грязь. Перед офроудом снимайте заранее!

нетанковая устойчивость на прямой, умеренная чуткость на действия баранкой. Такое же хорошее усилие на руле лишь с небольшой ватностью возле ноля, уверенный вход на дугу и мягкий занос под провокационный сброс газа. Крены весьма умеренны, а диагональная качка в напряженной дуге невелика. Разве что ESP, неотключаемая на скоростях выше 55 км/ч, излишне строга.

Аналогично настроена страхующая электроника и на Дефендере. Но, может, оно и к лучшему? Ведь руль у «короткого» Ленд Ровера остренький — и парой неосторожных движений Деф можно было бы запросто положить на бок. Более того, «коротыш» не противится быстрой, азартной езде. На нем хочется зажечь на извилистой дорожке. И, кроме низкой скорости на лосином тесте из-за вмешательства ESP и слегка затуманенного усилия на руле, в Дефе и посетовать-то не на что.

После надрывных криков мотора и полного спектра трансмиссионных завываний в Ниве даже Jimny, с остервенением рвущий воздух на скоростях выше 80 км/ч, кажется не таким уж шумным. Хотя японские двигатель и шестерни тоже далеко не тихони. В Дастере, где на первый план выходит бубнеж шин, а также стук песка и камней по колесным аркам, ушам еще спокойнее. Ну а Defender рядом с машинами в несколько раз дешевле так просто мавзолей.

Ну или океанский лайнер — Land Rover величаво и с достоинством несет себя над всеми невзгодами наших дорог, позволяя себе лишь немного подрагивать на короткой асфальтовой волне. Duster чаще и неприятнее Дефендера встряхивает седоков как на небольших неровностях, так и на более крупных колдобинах. Роднит Renault и Land Rover лишь внушительный запас энергоемкости.

Подвеска Нивы Travel тоже непробиваема, но куда подевалась фирменная шнивовская плавность хода? Больше всех огорчился наш эксперт Ярослав Цыпленков. Он ведь шнивовод со стажем, и в его глазах плавность хода была главным и чуть ли не единственным до-



стоинством этой машины. После проходимости, конечно. А теперь подвеской она стала тверже Дастера. Зачем?

Вот Jimny действительно нуждается в ужесточении пружин и особенно амортизаторов. Его мяконькая подвесочка неплохо отрабатывает мелкокалиберные неровности, но награждает боковой качкой, а на крупных кочках откровенно пасует. К примеру, на обычной дачной грунтовке, где Defender лишь слегка покачивается, Jimny награждает седоков жесткими пинками при пробоях мягких пружин и богато сдабривает их мощной вибрацией неподрессоренных масс.

Но если бездорожье уже самое настоящее и ползти нужно не спеша, мало кто сможет переплюнуть легкий Jimny по части проходимости. Разве что Defender, и то лишь благодаря обилию программ системы Terrain Response и способности задирать кузов над рельефом на пневмоподвеске на недостижимые для остальных 279 мм. А если Land Rover с включенным пресетом Offroad все-таки приложится днищем о грунт, то автоматически включится режим Extended — и кузов поднимется аж до 327 мм!

У Jimny от земли до мостов 206 мм — чуть меньше, чем у Дастера до защиты картера и у Нивы до заднего редуктора. Зато у Suzuki практически нет свесов, есть понижайка, приличные хода и углы скрещивания осей и хорошая электронная имитация межколесных блокировок. Плюс «автомат» позволяет стартовать мягче, чем «механика», и не сорвать колеса в бесполезную пробуксовку.

Будь у Нивы ESP с функцией имитации блокировок, она была бы не хуже Suzuki. Но без электроники (и без заднего механического самоблока, который даже владелец топ-версии должен устанавливать самостоятельно) Лада пасует на элементарном диагональном вывешивании, которое нынче с легкостью преодолеет большинство кроссоверов, в том числе и Duster.





Вот бы все бюджетные автомобили были такими! В недорогом интерьере Jimny глаз отдыхает, а мозг не напрягается. Все стильно, просто, не надо заниматься эквилибристикой и разгадывать ребусы

У Renault больше возможностей по реализации тяги и есть ассистент спуска с горы. Но у Дастера в этой компании самые скромные углы въезда и съезда — а значит, выше вероятность оторвать бамперы. И больше шансов «прилипнуть» днищем, ведь Renault при сходном с Нивой клиренсе садится не на мост, а на плоскую защиту. Плюс имитации межколесных блокировок перестают работать при «фиксации» муфты режимом Lock (лучше оставить полный привод в Auto). Да и отсутствие понижайки дает о себе знать: «ползучая» первая передача пригодна далеко не во всех ситуациях.

Словом, среди кроссоверов Duster, может, и лучший «проходимец», но настоящим внедорожникам он все-таки не ровня. Зато по общей сумме экспертных баллов он уступил «короткому» Дефендеру всего-то десять баллов — в сравнительных тестах автомобилей одного калибра зачастую отрывы бывают больше! А уж по соотношению цена/качество Duster в этой четверке и вовсе однозначный победитель. К тому же он, как и Defender, абсолютно универсален.

А вот Нива Travel осталась узкоспециализированным деревенским сельхозинструментом. И пока Renault движется вперед, Лада просто застряла во времени. Как мы теперь понимаем, навсегда.

Suzuki Jimny тоже увяз где-то на рубеже веков — и даже немного уступил Ниве по баллам. Но, в отличие от Нивы, это не орудие труда, а игрушка. Забавная и милая, а потому любимая. И уж забвение Джимнику точно не грозит. ☐

Экспертные оценки Авторевю

Суммарный балл	1000	**795**	**785**	**700**	**665**
Автомобиль	Макс. балл	Land Rover Defender 90 D200	Renault Duster TCe 150	Лада Нива Travel	Suzuki Jimny
Эргономика	200	160	150	150	160
Рабочее место водителя	100	80	70	60	70
Обзорность	100	80	80	90	90
Динамика	390	325	315	260	275
Разгонная динамика	100	85	80	50	65
Тормозная динамика	110	80	95	80	75
Управляемость	100	85	85	70	70
Проходимость	80	75	55	60	65
Ездовой комфорт	190	160	145	125	125
Плавность хода, виброзащита	100	80	75	70	60
Акустический комфорт	90	80	70	55	65
Комфорт салона	220	150	175	165	105
Пассажирские места	90	65	70	75	55
Багажник	80	50	65	50	15
Трансформация салона	50	35	40	30	35

Эргономика

На фоне Нивы даже Jimny и Duster радуют удобством, а Defender просто эргономический космос. Идеальную обзорность в Ладе портят разве что тусклые фары и дрожащие на скорости большие зеркала. Хорош и Jimny, но камер у него нет ни одной. А вот обилие объективов в Дастере и Дефендере не компенсирует толщину стоек с массивными треугольниками оснований. В Renault к тому же скромна зона стеклоочистки. А в Ленд Ровере проблемы с чувством габаритов из-за высокой подоконной линии.

Динамика

Defender не стремительнее Дастера, но получает бонус только за удобство «автомата». Jimny откровенно нетороплив, однако на фоне флегматичной Нивы даже он покажется динамичным. Тормозной путь Нивы и Дефендера на четыре метра длиннее, чем у Дастера, а у Jimny — на все восемь! У Нивы нет ESP, а Jimny управляется лишь приблизительно. На их фоне простые, понятные и надежные в управлении Defender и Duster кажутся суперкарами. Вне асфальта Нива обставляет Duster за счет геометрической проходимости и понижайки. У Jimny к тому же есть отличная имитация межколесных блокировок. А Defender с его обилием эффективных внедорожных режимов и гигантским клиренсом просто король офроуда.

Ездовой комфорт

Defender ожидаемо мягче и тише всех. Подвеска Нивы тверже дастеровской, а моторные и трансмиссионные шумы невыносимы. На фоне Лады даже громкий Jimny — тихоня. У Suzuki мягкая подвеска откровенно пасует на крупных неровностях.

Комфорт салона

Оценка трехдверному Дефендеру снижена за отсутствие боковых окон. Нива чуть просторнее Дастера, а Jimny откровенно тесен. Багажника у Suzuki в четырехместном варианте, считайте, нет. Места для поклажи в Ниве и Дастере больше, чем в Дефендере, но пользоваться багажником Renault удобнее. Раскладывать сиденья Нивы сложно и долго, у Jimny самая короткая грузовая площадка. В Дефендере есть третья, «лыжная» секция спинки, однако это своего рода компенсация за образуемый 15-сантиметровый уступ.

Ближний свет, пешеход стоит в 80 метрах от автомобиля

Лада Нива Travel



Land Rover Defender 90 D200



Renault Duster TCe 150

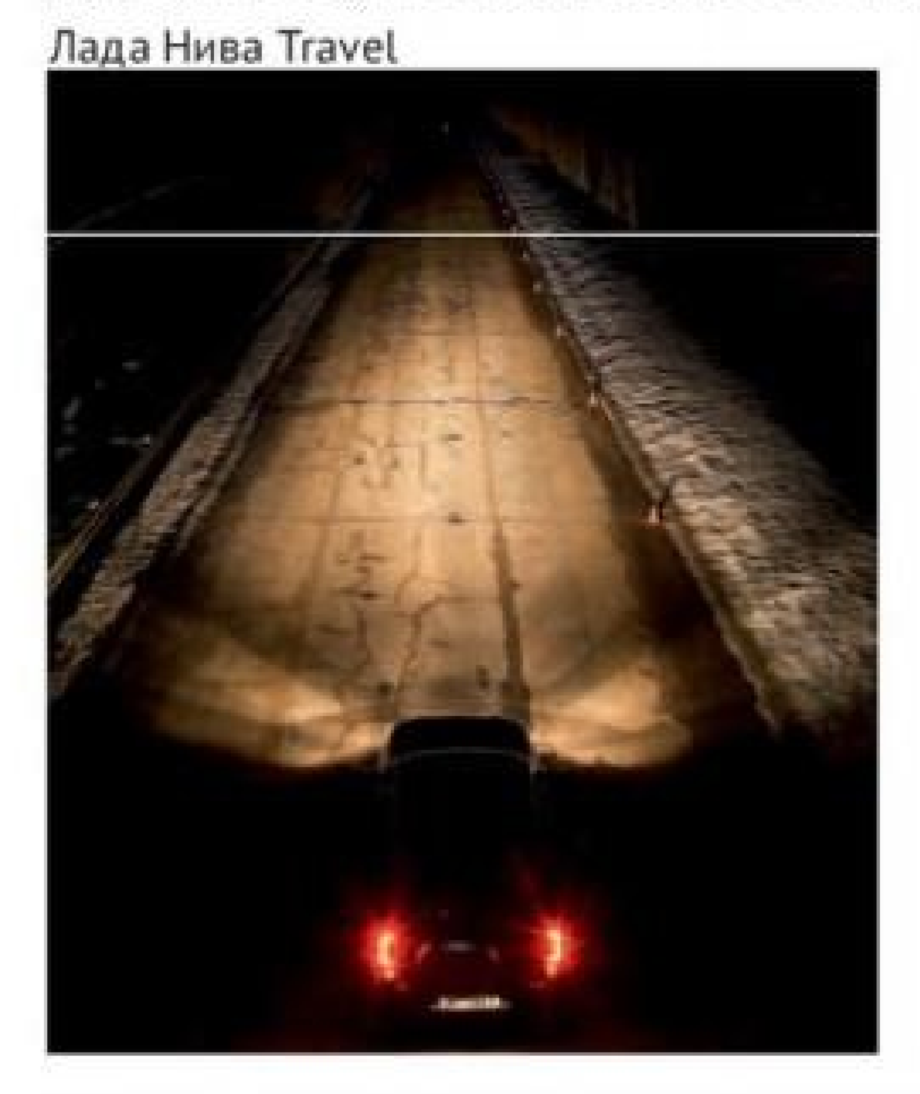


Suzuki Jimny



Дальний свет, пешеход стоит в 160 метрах от автомобиля

Лада Нива Travel



Land Rover Defender 90 D200



Renault Duster TCe 150



Suzuki Jimny



Ухудшать головной свет, увы, вошло у вазовцев в привычку — вслед за Грантой и Шнива нынче не способна выхватить лучами даже ботинки пешехода в 80 метрах от нее. Ближний стал совсем уж ближним! Даже Duster, чьи галогенки не образчик яркости, освещает более внушительную зону — около 70 метров перед собой. Что уж говорить про Defender и Jimny со светодиодами. Интересно, что в статике адаптивные фары Ленд Ровера менее эффективны, чем у Suzuki.
Дальний свет неплох у всей четверки. Но только у Дефендера он может включаться автоматически. Зато у Suzuki есть другой неоспоримый плюс в условиях российской грязи — фароомыватель, причем по японской традиции с отдельной кнопкой включения

Экстренные маневры

Лосиный тест

Почему самым медленным — лишь 70,9 км/ч — на траектории оказался наиболее правильный и понятный Defender? Да потому, что система стабилизации Ленд Ровера с таким остервенением борется с опрокидыванием, что просто не дает проявить автомобилю свои лучшие качества и при малейшей опасности отправляет Defender в беспробудный снос, справиться с которым не в силах даже многоопытный испытатель.

Та же проблема и у нового Дастера. Если старый лихо объезжал воображаемого лося на 74,3 км/ч (АР №19, 2016), то новому, с более точным шасси и правильными повадками, покорились лишь 72,1 км/ч. И такая разница целиком и полностью на совести церберской настройки ESP.

Нива Travel неплоха на допредельных скоростях: нормально следует за рулем и не выкаблучивается. Сложности появляются, когда она начинает приподнимать «переднюю ногу». Это провоцирует снос и невозможность следовать по желаемой траектории. Хорошо хоть, сцепные свойства шин подобраны таким образом, что Нива, лишенная системы стабилизации, не опрокидывается. Хотя при полной нагрузке или просто с багажным боксом на крыше для этого есть все шансы.

Высокая вероятность прилечь на бок характерна и для Jimny с его податливой, кренистой подвеской. Но в критических ситуациях выручает ESP, а в докритических — «ленивый» руль, на который придется буквально наматываться, чтобы раскачать Suzuki.

Торможение с объездом

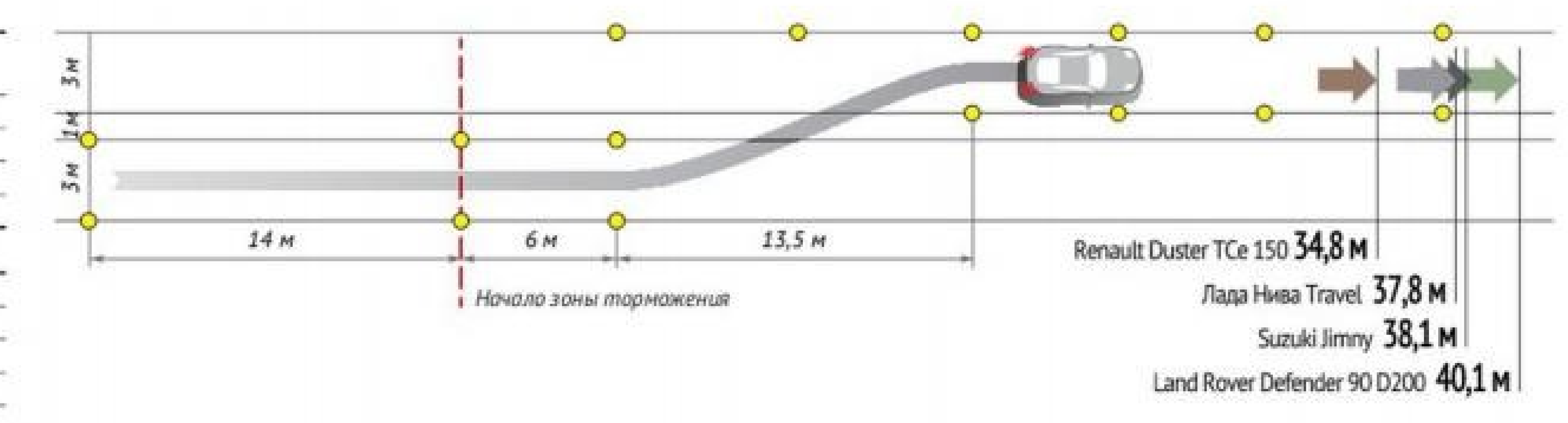
Совмещать экстренный объезд с не менее экстренной остановкой лучше всего получается у Дастера: средние 34,8 м с 80 км/ч. Результат мог бы быть и лучше, но АБС все же допускает непродолжительные растормаживания.

Вот у Нивы их почти нет. Просто менее цепкие шины предопределили не самый короткий тормозной путь 37,8 м. Однако с Ладой, в отличие от Suzuki, хотя бы не нужно бороться. А вот с Jimny целый спектр проблем. Сперва вам надо элементарно увернуться от помехи, но с таким «длинным» рулем и низкой чувствительностью эта задача не из легких. При этом нельзя переусердствовать, иначе АБС ослабит хватку колодок и Suzuki практически перестанет замедляться. А если еще сработает ESP, сдерживающая машину в снос, то пиши пропало. Так что 38,1 м, показанные Ярославом Цыпленковым, сродни чуду.

Но с Дефендером еще сложнее. Электроника терялась и, похоже, просто не знала, за что ей хвататься: то ли замедлять машину, то ли направлять ее по траектории, то ли бороться с опрокидыванием. В результате самый длинный остановочный путь — в среднем 40,1 м.

Автомобиль	Предельная скорость выполнения маневра «Лосиный тест», км/ч
Лада Нива Travel	72,5
Land Rover Defender 90 D200	70,9
Renault Duster TCe 150	72,1
Suzuki Jimny	73,5

Автомобиль	Шины
Лада Нива Travel	Cordiant All-Terrain 215/65 R16
Land Rover Defender 90 D200	Goodyear Wrangler All-Terrain Adventure 255/60 R 20
Renault Duster TCe 150	Bridgestone Dueler H/T 843 215/60 R17
Suzuki Jimny	Dunlop Grandtrek AT20 195/80 R15



Размеры, снаряженная масса* и развесовка по осям

Лада Нива Travel — Масса 1453 кг; 56,1 % / 43,9 %

849–1015, 0, 368, 989–1000, 958, 255, 460, 450, 332–360, 483–550, 376, 31,9°, 296, 36,0°, 265, 1609, 2450, 4099, 1470/1433**, 217, 1466/1456, 1804

Land Rover Defender 90 D200 — Масса 2375 кг; 47,9 % / 52,1 %

866–1086, 50, 394, 938–1015, 924, 344, 470, 405, 360–412, 520–588, 320, 31,4°, 211–283, 35,8°, 160–287, 1969, 2587, 4583, 1550/1427**, 177–279, 1706/1702, 2008

Renault Duster TCe 150 — Масса 1411 кг; 57,9 % / 42,1 %

844–1050, 20, 368, 920–1005, 950, 220, 485, 470, 310–334, 484–536, 360, 28,7°, 220, 30,6°, 272, 1693, 2676, 4341, 1366/1370**, 211, 1557/1563, 1804

Suzuki Jimny — Масса 1121 кг; 53,8 % / 46,2 %

805–1021, 0, 368, 992, 960, 250, 460, 405, 332, 500–536, 277, 34,0°, 222, 44,0°, 340, 1725, 2250, 3650, 1244/1306**, 206, 1395/1405, 1645

Размеры указаны в миллиметрах. Голубым цветом выделены данные производителей, черным — измерения Авторевю
* Фактическая масса автомобиля без водителя, с полным топливным баком и полностью заправленного технологическими жидкостями
** Ширина салона на уровне плеч

Лада Нива Travel — 346 л (1272, 912, 518, 1435, 683, 713)

Land Rover Defender 90 D200 — 248 л (1116, 480, 1020, 460, 1300, 810)

Renault Duster TCe 150 — 360 л (1665, 997, 424–447, 1198, 930, 778)

Suzuki Jimny



Лучший багажник у Дастера. Наибольший объем (в абсолюте, правда, весьма скромный) и привычная форма. А главное — подъемная пятая дверь, пусть и без электропривода. У всех остальных распашные «калитки», создающие определенные неудобства. Например, у Нивы, высокий, но короткий отсек которой с буграми колесных арок по вместимости сравним с дастеровским, дверь банально не фиксируется в промежуточных положениях. А торчащий почти на четверть метра бампер не оставит вам шансов сохранить брюки чистыми, коль захотите дотянуться до дальних углов багажника, хотя погрузочная высота меньше, чем у Renault. У Дефендера и Jimny «калитка» отворяется вправо — при остановке у обочины придется совершать «круг почета» вокруг нее. Но это полбеды. Если в лендроверовский 248-литровый отсек входит хотя бы один большой чемодан, то Suzuki не всякий рюкзак приютит

Лада Нива Travel



Land Rover Defender 90 D200



Renault Duster TCe 150



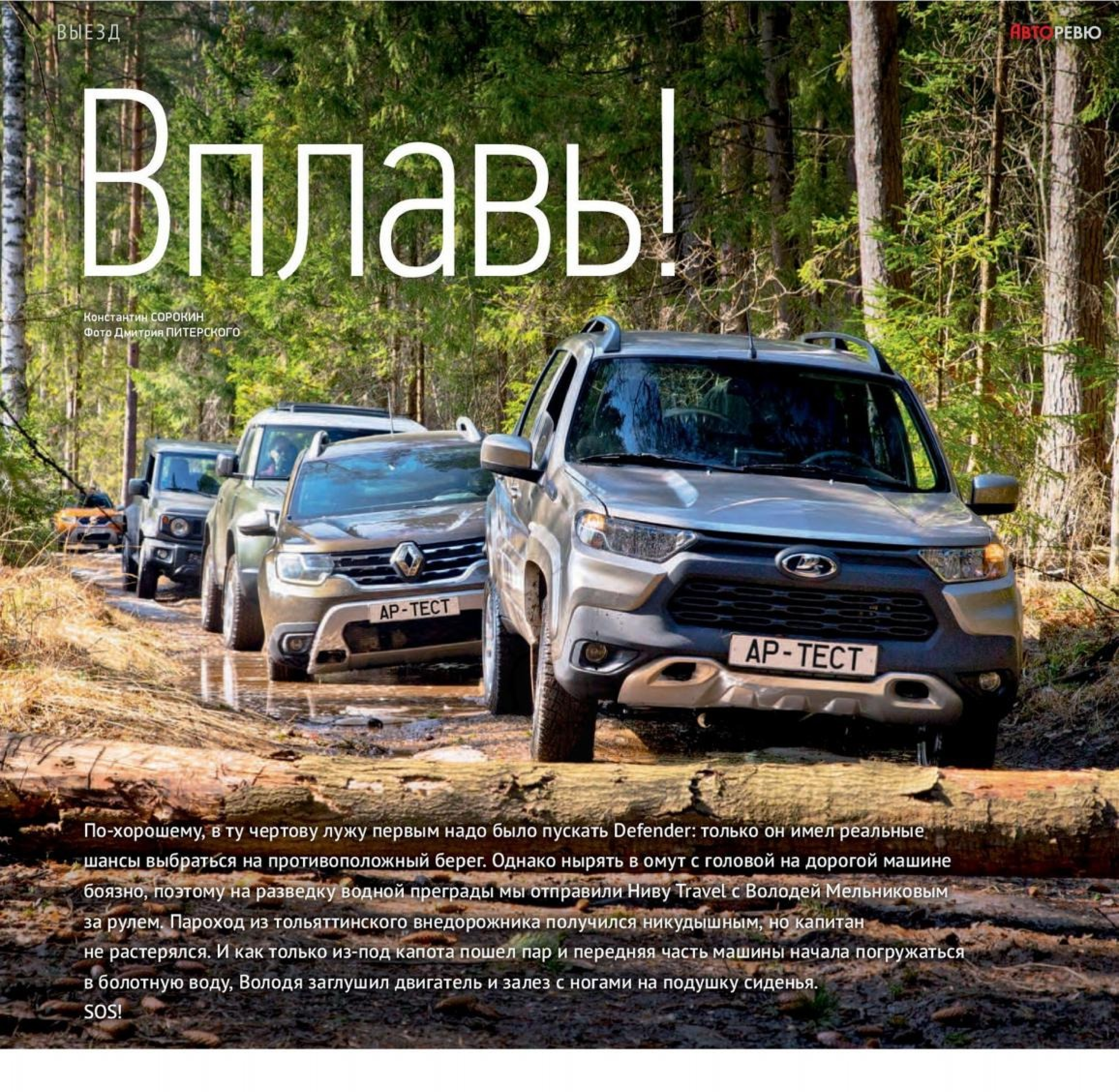
Suzuki Jimny



Defender ожидаемо просторнее всех по всем направлениям. Неожиданно то, что садиться в него сложнее, чем в маленький Jimny: электропривод переднего кресла нетороплив, проход неширок. А забравшись внутрь, понимаешь, что попал в… каземат. Вместо боковых окон в трехдверном Дефендере фактически заглушки! Поэтому и оценку мы поставили ниже, чем более тесной Ниве и еще менее просторному Дастеру. У них нет средних подлокотников, не говоря про опционную складную секцию крыши, но насколько же легче дышится благодаря окнам. Даже в Ниве, где стекло, лишенное электропривода, по вазовской традиции опускается не полностью. А вот путешествовать на заднем ряду Jimny могут только мазохисты, готовые тесниться на низком диванчике с короткой подушкой в позе кузнечика

Вплавь!

Константин СОРОКИН
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО



По-хорошему, в ту чертову лужу первым надо было пускать Defender: только он имел реальные шансы выбраться на противоположный берег. Однако нырять в омут с головой на дорогой машине боязно, поэтому на разведку водной преграды мы отправили Ниву Travel с Володей Мельниковым за рулем. Пароход из тольяттинского внедорожника получился никудышным, но капитан не растерялся. И как только из-под капота пошел пар и передняя часть машины начала погружаться в болотную воду, Володя заглушил двигатель и залез с ногами на подушку сиденья. SOS!

Пока выкручивали свечи, сушили воздушный фильтр и вычерпывали воду из салона, вспомнили, что автомобили мы последний раз топили в далеком и беззаботном 2005 году. Тогда при форсировании горной речки в Краснодарском крае захлебнулся главный герой нашего выездного теста — новейший Mercedes ML 500 (АР №15, 2005). Страшно вспоминать... Но там хоть неподалеку были люди. А тут, в глухих мещерских болотах, на много километров только звери, птицы и змеи. В весеннее половодье местные жители не суются вглубь леса даже на тракторах, а сотовая связь висит на волоске единственного деления. Дернул же черт залезть в эти дебри!

Представьте себе, дернул. Во внедорожный пробег на этих четырех машинах мы отправились для того, чтобы показать, каким разным бывает подход к офроуду, и узнать, насколько современные технологии могут сблизить разные по назначению автомобили.

И чертей тут, кстати, лучше поминать вполголоса. Потому что с мещерскими лесами, а особенно с загадочным урочищем Шушмор, связано такое количество мистических историй, что напугать можно даже убежденного материалиста. Правда, в последнее время любителей искать мещерские таинства поубавилось — у краеведов-эзотериков творческий кризис. Еще несколько десятков лет назад здесь вовсю работали промышленные производства, велась добыча глины и торфа, а на местных узкоколейках гудели паровозы. А сегодня огромная территория Московской, Владимирской и Рязанской областей в бассейнах рек Оки, Москвы и Клязьмы превратилась в безликий топоним. Промышленность умерла, а несколько деревень, оказавшихся на месте строительства нового артиллерийского полигона, добровольно-принудительно отселили. Причем тоже по мистическому сценарию: людей выгнали с насиженных мест, а полигон так и не построили.

Но тут по-прежнему красиво. А в нашем случае оказалось еще и не по сезону солнечно: плюс двадцать два градуса и снег! Как в Сочи. И даже Мельников, который еще накануне кривился и планировал соскочить с поездки, светился позитивом. Говорил, что влюбился в новый Duster с полным приводом, 150-сильным турбомотором и шестиступенчатой «механикой». Вот только лезть на нем в мещерские топи категорически отговаривал: дескать, на асфальтовых шинах Bridgestone Dueler H/T 843 там делать нечего, машину придется таскать на веревке.

Если по совести, то я готов был с ним согласиться. Но в мещерском крае иногда случаются чудеса...

Рельеф тут пологий, поэтому все бездорожье сводится к преодолению заболоченных участков, бродов и больших луж, которые весной превращаются в

настоящее половодье. Если ехать медленно, то упираешься в лед и останавливаешься. При быстром темпе есть риск повредить пластиковый фартук или какую-нибудь заглушку. А уж сколько раз твердили миру — на бездорожье берегите номера! И ведь номерной знак на Suzuki Jimny я даже пластиковой стяжкой к рамке прихватил. Но льдиной вырвало все вместе, и номер Jimny канул в болотную жижу. Натянув чулки от костюма химзащиты, я исследовал едва ли не все лужи по нашему маршруту, окоченел в холодной воде, однако номер так и не нашел.

Зато сделал первый вывод из мещерских приключений. За рулем Jimny не следует спешить: четырехступенчатый «автомат» часто переключается невпопад, а подвеска вытрясает из водителя внутренности. Да и руля эта машина куда лучше слушается при неспешной езде. Разумеется, надо включить полный привод, желательно — демультипликатор и использовать ограниченный диапазон «автомата»: достаточно первых двух передач. И избавляйтесь от иллюзии высоко сидящего кузова. Как бы вы



Медленно и осторожно — самая правильная тактика езды в ледяной каше

В позе золотоискателя я проверил все лужи, но потерянный номер так и не нашел. Мистика...

Довыпендривался и сел на мосты. На машинах с зависимой подвеской такие места нужно проезжать по гребням — со смещением

Джимник — провокатор, хулиган и истязатель пассажиров. Седокам при такой езде приходится несладко!

уверенно себя ни чувствовали и как бы далеко ни видели, реальный клиренс этой машины (читай — просвет под редукторами мостов) составляет 206 мм. И если из-за скользких шин или после неосторожного движения рулем вы свалитесь в глубокую колею, то как пить дать повиснете на мостах.

В первой по-настоящему гиблой луже, где пришлось делать разведку «ногами», ставить вешки и включать голову, у нас случилось авиационное происшествие. Квадрокоптер, с которого мы снимали проезд, наткнулся на ветку и рухнул в воду аккурат посередине брода. Спасать дорогую «птичку» бросились все, и в результате двадцатиминутной операции с нырянием, проклятиями и матом китайский летательный аппарат был найден на дне — живым и невредимым! Только бы не пришлось проверять непромокаемость Ленд Ровера...

Мещерские тропы оказались коварными. Одни уводили прямиком в болото, другие упирались в завалы с дебрями, а третьи смущали картинками-миражами. Вроде немного осталось. Кажется, еще чуть-чуть и выедем. Вон уже сухую дорогу видно. Ползем вперед — и вдруг подстава: маленький ручеек, который издалека выглядел простым перекатом, оказался омутом, лезть в который было страшно даже в забродном комбезе. Подозреваю, что древние крестьянские обозы пропадали именно в таких местах. Разворачиваемся на узкой тропинке, ищем объезд, а я в который раз ловлю себя на мысли, что за рулем Дефа мне тяжело. Главным образом из-за обзорности. Камеры, конечно, помогают, но искажают картинку. Да и попасть пальцем в мелкую иконку нужного «глаза» тоже задачка. Признаю, что главной проблемой водительского интерфейса были мои рефлексы — вернее, их отсутствие. Приходилось постоянно помнить, в каком режиме едешь и какого отклика ждать при нажатии педали газа. Что надо включить и куда посмотреть, чтобы убедиться, что это включилось. И как,

У Дефендера какой-то заколдованный дизайн: машина потрясающе выглядит и на городских улицах, и в болотной топи

черт подери, не запутаться в тактильно одинаковых положениях селектора «автомата»! Ну а алгоритм включения понижайки — это вообще тест на самообладание. Но снимаю шляпу: именно Defender проезжал там, куда мы боялись сунуться на остальных автомобилях, и выдергивал тех, кто застревал по пути.

Со стороны он выглядел забавно: там, где другие машины уходили под воду по лобовое стекло, Деф лишь мочил передний номер. Сравнение с океанским лайнером тут и правда уместно — мощь!

Нива Travel на его фоне словно древнее святилище из урочища Шушмор. Вот только в отличие от эфемерного артефакта мы ее знаем как облупленную. Любим за комфортную подвеску, за тяговые возможности и умеем на ней ез-

Растегаев улыбается! Он еще не знает, что в этом автомобиле ему придется провести ночь...

Олег РАСТЕГАЕВ

Эксперт Авторевю

Я не из тех, кому по душе в выходные гонять машину в топи и лебедиться. Но проходимость в прикладном смысле — это именно наш, мещерский формат, когда нужно куда-то доехать, не зная толком фарватера. Ведь водные преграды и представляли основную опасность в нашем Autoreview Trophy. Въезжая в очередную лужу, я уворачивался от всплывающих бревен и увесистых кусков льда. И все же один раз не увернулся — где-то приложился и замял-таки бампер на Дастере. На месте выправить не получилось, но, вернувшись в Москву, погрел пластик феном и восстановил геометрию. Благо нижняя часть бамперов неокрашенная. А вот две заглушки уплыли безвозвратно.

Однако, несмотря на эти потери, Duster поразил, в том числе и дизельный на грязевых шинах: не думал, что они ему придутся настолько впору. А еще на Renault было проще штурмовать препятствия за счет механической коробки. Я лично пару раз застревал на «автоматических» Дефендере и Jimny, поскольку не мог тонко прочувствовать момент пробуксовки колес. Особенно тяжело было на Дефендере с его навязчивой электроникой, которая надежно изолирует водителя от дороги. И с его широченными шинами Goodyear Wrangler All-Terrain Adventure 255/60 R20, на которых тяжелая машина постоянно уплывает с нужной траектории. На песке, на камнях они работали бы, но в грязи и снегу докапываться до твердой основы лучше на узких покрышках.

Но вот клиренса у Дефа не отнять. Задрав кузов на пневме, спокойно проезжаешь над пеньком, о который только что «больно» ударился Duster. Да, Jimny и Нива тоже приложились, однако у них снизу особо ничего не сломаешь: все из толстого железа. И для меня это основное отличие серьезного внедорожника от кроссовера — возможность проползти на брюхе по камням, перепрыгнуть через бревно и поехать дальше, а не собирать отвалившийся пластик и скручивать оборванные провода, идущие к вездесущим датчикам.

Вот и получается, что в глуши Нива предпочтительнее Дефендера. А Duster — универсальный и относительно недорогой автомобиль, удачно сочетающий асфальтовую и внедорожную практичность.



Тягач из Дефендера отменный. Причем цепляться за грунт и тянуть он умудряется на любом покрытии



Короткобазная версия иногда брыкается и норовит развернуться поперек колеи

дить так, чтобы не выпячивать слабые стороны вроде отсутствия межколесных блокировок. И если внедорожный потенциал Нивы дополнить хорошими водительскими навыками и выставить против современной электронной трансмиссии Дефендера, то еще неизвестно, кто кого!

А теперь осторожно — шоковый контент. Бедолагу Дастера, который был вынужден вместе с нами месить грязь шоссейными шинами, мы поначалу берегли, как знамя полка. Лужи на нем проезжали медленно и аккуратно, по снежной целине пускали только в пробитую колею и всегда держали под хвостом у тягача-Дефендера. Потом плюнули и стали наблюдать за его выкрутасами. Самое страшное, что отчебучил турбо-Duster за весь двухдневный маршрут, — свалился на бок при проезде узкого перешейка между болотами. Не смог удержаться скользкими шинами на правильной траектории и просто съехал в кусты. Дернули — дальше поехал сам. Но когда пришлось разворачиваться и ехать по этому участку в обратном направлении, я, признаться, слабо себе представлял, что делать. Посмотрел, как через проклятое место пробирается Suzuki Jimny, и стало совсем грустно. Наобум прицелился, сделал поправку на возможное соскальзывание и просто нажал на газ. Вылетел как пробка! Потом долго прокручивал в памяти этот эпизод и пришел к выводу, что шины для этого автомобиля не главное. По бездорожью турбо-Duster едет за счет малого веса, независимой подвески с большими ходами, плоского днища и потрясающе гибкого двигателя, который вытягивает машину с самого низа. Порой Duster просто скользит на защите моторного отсека и — выскальзывает! Причем увереннее всего, стервец, исполняет это с незапертой трансмиссией (в режиме Auto), когда помогает «межколесная» электроника. А вот «фиксировать» межосевые связи в таких условиях вредно. Потому что в режиме Lock отклик акселератора на турбо-Дастере ощутимо демпфируется и тяга нарастает рывком, провоцируя закапывание.



В совсем гиблые места на Дастере мы не лезли — и, если была возможность, объезжали их стороной

И забудьте уже про демультипликаторы: «ползучей» первой передачи для кроссовера-прогулки более чем достаточно, особенно с таким задиристым мотором. По крайней мере на пологом рельефе Мещеры. Но по геометрии ставим трояк: куражась в лужах, мы растеряли все пластиковые заглушки и замяли бампер. Так что перед тем, как прыгать в лед, раздевайте машину по кругу и убирайте детали в багажник.

Плохо, что лежащее поперек дороги бревно мы не расценили как мистический знак. Глядишь, не утопили бы Ниву

Тот самый перешеек между двумя болотами. На обратном пути это место Duster пролетел как на крыльях!

Кроссовер-пароход...

Причиной утопления Нивы был джиперский кураж Мельникова, а вот предпосылкой к этому происшествию стало низкое расположение воздухозаборника. И тем, кто планирует подобные купания, рекомендуем покупать машину с заводским шноркелем

Вечером, сидя у костра, мы горевали, что утопили Ниву, — и радовались, что уберегли Land Rover. Шутили, что Мельников оказался единственным, кто в этой истории вышел сухим из воды и после проверки цепей датчиков и всех ответственных за работу мотора контактов все-таки сумел завести нашу «царицу болот». Реанимированная Нива выглядела как мокрая кошка, но устойчиво урчала мотором, выпаривая влагу из системы смазки.

И мистику вспомнили. Жаль, конечно, что гигантские мегалиты в Шушморе до сих пор не найдены, — вот была бы замануха для джиперов! А если они действительно выглядят так, как их изображают художники-эзотерики,



Кадр красивый, но грустный: мотор Нивы запускался и тут же глох



Фонтанчики из свечных отверстий — так Нива «отплевывалась» болотной водой



Владимир МЕЛЬНИКОВ
Корреспондент Авторевю

Люблю эти места. Впервые оказался тут лет двенадцать назад на абсолютно стандартной Ниве. Только классической, трехдверной, — и понравилось. С тех пор в качестве второй машины у меня всегда есть внедорожник. Среди них была и Chevrolet Niva, но эта Нива Travel вообще оказалась самой медленной Нивой за все время наших испытаний! Да, мотор неприхотлив, но и шестнадцатиклапанник на Гранте тоже высокоресурсный — давно пора поставить этот мотор на Ниву и дать ей полноценную вторую жизнь. А бессмысленный рестайлинг, принесший страшный бампер и слепые фары, никому из покупателей не нужен. Дайте двигатель и дифференциал повышенного трения сзади.

Особенно грустно за Ниву, когда едешь на новом Дастере. Первые внедорожники ВАЗ-2123 появились еще в 1998-м — тогда никакого Дастера не было даже на бумаге. А теперь уже второе поколение, супермотор 1.3, классная подвеска и впечатляющие способности вне дорог. На некоторых типах бездорожья нормальная тяга и эффективные имитации межколесных блокировок позволяют Дастеру ехать даже лучше Нивы, но в глубоком мокром снегу Лада просто издевается над ним. Я специально натоптал колею по целине в объезд застрявшего Дастера — он так точно не сможет. Был бы он еще немного просторнее. Но со сменой поколений габариты не изменились.

А в случае с Jimny это скорее плюс. Да, он немного растет, но остается крохой — на фоне трехдверного Дефендера кажется масштабной моделькой автомобиля. Жаль, что подвеска у него тоже игрушечная, даже при прогулочном темпе вытрясает душу и укачивает на грунтовке. Однако в остальном тут все серьезно: рама, мосты, понижающая передача. В стандартном виде Jimny подводят миниатюрные колесики, но как заготовка для внедорожного тюнинга он по-прежнему вне конкуренции.

Серьезно дорабатывать новый Defender никто не будет: теперь это автомобиль для путешествий, а не трофи. Уже с завода впечатляющий внедорожный потенциал — я бы только заменил передний бампер: его юбка опускается слишком низко, но при этом интеркулер открыт всем веткам. Трехдверка выглядит прекрасно, однако по езде понравилась мне меньше длиннобазного Дефа. А в весеннем лесу больше всего мешали габариты и сильно задемпфированный акселератор. На фоне остальных машин Land Rover показался слишком синтетическим, и градус моих первых восторгов слегка поумерился. Но все равно хочу!



Дмитрий ПИТЕРСКИЙ
Фотограф

Наконец-то в автомобиле Renault можно более-менее удобно сидеть! Плюс новый турбомотор 1.3 добавил возможность — теоретическую, не бейте за пропаганду нарушений ПДД! — держать крейсерскую скорость 150 км/ч. На любом покрытии, это же Duster. И теперь это идеальный автомобиль для России. Если бы я сейчас взял и переехал куда-нибудь подальше за МКАД, непременно такой и купил бы.

Когда сначала наш оператор исполнил крутое пике на коптере в болото, а потом Вова под закат красиво утопил Ниву, я понял, что ночевать мне именно в Дастере — и не зря я взял с собой одеяло и подушку. Помню, в Ларгусе было удобно спать на третьем ряду, положив два фоторюкзака на пол, чтобы сделать ровную площадку. В Дастере я решил поступить точно так же, используя задний диван, и не морочиться с раскладыванием сидений в темноте. Получилось почти удобно. Жаль, ноги не складываются, как штативы. Ночью один раз запустил мотор, чтобы согреться, — и с утра был бодр и весел.

Но кто бы мог подумать, что Джимник, эта раскачивающаяся от легкого ветра коробочка, предложит самое лучшее спальное место. Всего-то нужно разложить переднее сиденье — и можно вытянуться вдоль. Эх, не садился бы Jimny на мосты из-за своих небольших колесиков — был бы совсем хорош.

По иронии судьбы Олег Растегаев, самый высокий из нас, лег в Дефендере — в самом большом автомобиле из квартета. И это было ошибкой. Даже когда я складывал в нем задние сиденья ради фотосъемки, приходилось отсоединять и вытаскивать подушку дивана, плюс там еще и ступенька в багажнике...

Трехдверный Defender — это вообще вещь в себе. Мегакрутой и мегабесполезный автомобиль. Он концентрат самого себя пятидверного — невероятный стиль, смешанный с бестолковостью: из-за отсутствия багажника такой Деф способен возить только водителя и пассажира. Зато в этом он превосходен. Причем этот экземпляр еще и не глючил, имел адекватные тормоза и не ерзал по прямой. Прекрасный вариант для тех, кому нужен автомобиль ради автомобиля, без утилитарных обременений. Посему — на пьедестал, рядом с Дастером!

Ну а в Ниве Travel просто не оказалось мотора. Сущей безделицы. Но без нее как-то несподручно ездить, не находите?



На таких дорогах Нива Travel умница и «проходимица»

то мещерский край гордился бы своим Стоунхенджем. Интересно, что одним из первых в местное визионерство поверил известный путешественник и вице-председатель Русского географического общества Петр Семенов-Тян-Шанский. Правда, никаких мегалитов в Шушморе он не обнаружил и следов древнего святилища не нашел. В советское время по его следам ходили вездесущий Константин Паустовский и основоположник отечественной экожурналистики Василий Песков. Но и они вернулись из Мещеры лишь с восторженными описаниями лесных красот.

Однако связь этих мест с космосом доказана железно! Изучив образцы донных пород из местных озер, ученые обнаружили в них так называемые кометные маркеры. И предположили, что водоемы образовались в кратерах на месте падения каких-то крупных небесных тел. Ориентация озер (с четкой направленностью с северо-востока на юго-запад) подтверждает эту догадку. Осталось найти место возможной посадки инопланетян!

Поужинав, наша команда разбрелась по автомобилям, а я решил быть поближе к земле: расстелил на траве туристический коврик, напялил на себя толстый свитер и залез в спальный мешок... Засыпая, обратил внимание на странное поведение нашего генерального директора Димы Струкова. Нет-нет, в этот раз он не пытался заправить бензиновый автомобиль солярkой, а как-то очень ловко забрался в Suzuki, погасил фары и затих... Разгадку мы узнали наутро. Оказалось, что трехдверный кроха был единственным автомобилем из нашего каравана, где можно устроить полноценное спальное место для взрослого человека! Переднее кресло сдвигаем к рулю, раскладываем его спинкой назад и вместе со сложенным задним диванчиком получаем почти идеальное ложе. Ай да Сюзи!

Второй по удобству экспресс-ночлега признаем Ниву Travel. Здесь вообще ничего не надо раскладывать. Сдвигай передние кресла вперед и укладывайся на задний диван. Спать, правда, придется в позе эмбриона, свернувшись калачиком. В Дастере дела обстоят заметно хуже: спинки передних кресел недораскладываются, и выбор позы для ночлега превращается в мучительный компромисс. Ну а самым негостеприимным домом на колесах оказался трехдверный Land Rover Defender. Электропривод сиденья невероятно медленно двигает переднее кресло, а его спинка образует очень узкий проем — ни залезть, ни вылезти. И трансформация ужасна.

Вас не смущает это фото? Да-да, в нашей компании было два Дастера: один простой, а второй — золотой, на внедорожных шинах Cordiant Off-Road 2. Подробности в этом же номере расскажет Растегаев. Ну а сфотографировали мы машины в урочище Илкодино — знаковом месте Мещеры. Когда-то здесь располагалось зажиточное село, через которое проходил старинный Владимирский тракт. В Илкодино были школа и мельница, но из-за истории с военным полигоном жителей расселили, и о деревне сегодня напоминают лишь развалины церкви





Вот оно, идеальное спальное место!



Из-за промокшей Нивы на ночь мы встали не там, где планировали. Но ужин состоялся по плану

В общем, у Дефендера на редкость бестолковая архитектура кузова — и ночные мучения Растегаева это подтверждают. От себя добавлю, что и ехать в заднем отсеке этой машины неуютно: из-за глухих панелей на месте боковых стекол чувствуешь себя пассажиром автозака, которого везут по этапу. И не вздумайте в лесу открывать матерчатую крышу — насобираете елочных иголок и клещей!

Дорогу домой, лежавшую через бесконечную вереницу глубоких луж и бродов, первым тоже нашел Defender: английская навигационная система быстрее других сориентировалась на мещерских тропах и проложила маршрут. Километров через двадцать, ближе к асфальту, мы уже почуяли человеческий дух и стали встречать типичных обитателей мещерских топей: каракаты на пневматиках, квадры, подготовленные уазики... Попался даже антикварный ЗИЛ-157! И если на Ниву Travel и Suzuki Jimny их пассажиры смотрели с бывалым безразличием, то диковинный Defender фотографировали на телефоны, а глядя на Duster, крутили пальцем у виска. Но неизменно съезжали в сторону и уважительно пропускали. А уважение настоящих джиперов дорогого стоит. □



Лада Нива Travel — мой фаворит. По крайней мере, если речь идет о внедорожных вылазках недалеко от Москвы. Она в разы дешевле конкурентов, ее не жалко «лохматить» — а главное, она реально едет. Почти везде!



Именно Нивой мы проверяли неизвестные броды, но на последнем все-таки переоценили ее возможности



Дмитрий СТРУКОВ

Генеральный директор Авторевю

С девяти лет я учился ездить именно на Ниве, на ней же провел первые месяцы после женитьбы, но мой опыт во внедорожных вылазках никакой: машина была единственной в семье, берегли.

Тем ценнее эта поездка!

На рассвете перед выездом Нива Travel встретила утренней молитвой из динамиков. Не знаю, кто заботливо установил православную волну, но чувства будут задеты: церковнославянский не расслышать из-за помех. И Bluetooth не выручил: заигравшая «Депрессия» Левы и Шуры из Би-2 сразу завернула уши трубочкой. Нивка-нативка!

Давно не ездил на ВАЗах, поэтому с непривычки поругал боковые зеркала, дрожащие в корпусах, и общий вибрационный фон в салоне. Хотя в тренде самых беспощадных стартапов здесь можно открывать демозал секс-игрушек.

Вне дорог Travel в стихии — лупишь, ползешь, снова лупишь. Ну вот же она, мечта из детства, чтобы в грязюку по ступицы, а? Однако как-то натужно получилось: все время оглядываешься на классическую Ниву, смотришь на ценник Тревела... И продолжать не хочется.

Duster, особенно бензиновый, не понравился в городе: «механика» с мелкой нарезкой такое себе ручка-творчество (на дизельном можно хотя бы стартовать со второй с подгазовкой). Но какой же боец на мещерском бездорожье! Знаете, есть люди неприметные, а пообщаешься — как на Тибете в компании монаха побывал: до чего сильны духом. Таков и Duster. Я до сих пор не понимаю, как он не глох у меня в снежно-грязевой каше, выкарабкиваясь на грани холостых. Честный автомобиль, но простой. А переезжать в деревню не хочется.

После «примерки» пятидверного Дефендера (АР №8, 2021) я договорился с собой, что уже можно не мечтать о G-классе. Какое же это облегчение: минус семь с половиной виртуальных рублей — и перед тобой тоже брутальный, тоже с осязаемой инженерией, приятно едущий чемодан, но без социальных наростов, тонировки и бород. Одна беда — и имя ей длина. А вот «девяностый» как раз... Увы, багажник никакой, проход на задние места — слоумоушн с матами, а если и проберешься, то в клаустрофобную пыточную. В мещерских лесах через пару сложносочиненных входов-выходов она, кстати, становится комнатой грязи. И ехать по бездорожью (в отличие от асфальта) на Дефе было наименее интересно: он гребет и плывет везде, но отстраняет от процесса управления. Нет никакого желания по картинкам на дисплее оценивать текущее состояние. И вот ты уже не просто не вовлекаешься в процесс, а начинаешь переживать, когда ждать электроглюков. К счастью, этот Деф был без видимых проблем.

С Suzuki мы постреляли друг в друга глазками и пропитались за день флюидами, даже будучи на расстоянии. А потом случилась наша первая ночь (давай я ступни просуну под кожух рулевой, а ты чуть приподними баранку, вот так, а еще ручничок зажми, а то спящего на земле Сорокина при ночном прогреве ненароком переедем). И на следующий день закрутилось. Ходом-ходом! Эту ямку, скорчившись, проглотит, на этой взбрыкнет, на бревнышке замкнется. Прощаю подвеске все! Потому что, ребята, это удовольствие. Без нивовского мазохизма, дастеровской осторожности и дефовской отрешенности. Ни один автомобиль в нашем квартете (и даже внезачетный Duster-зубастик) не подарил мне столько фановых километров.

Кстати, та Нива 1989 года, на которой отец учил ездить, до сих пор со мной — с пробегом меньше пятидесяти тысяч ждет второй жизни в гараже. Как раз пришло время для сына. Но в отличие от меня его первым автомобилем в девять лет стал... Джимник! На следующий день после Мещеры я выехал в поле, посадил его за руль (на сиденье ортопедическую подушку, под ноги блин от штанги), включил понижающую и режим L у «автомата» (японцы и не знали, что это идеальная трансмиссия для новичков!), сел рядом. За полчаса мы освоили трогание с торможением, разворот и даже выезд из колеи. Если он когда-то купит себе такой Jimny и сохранит в гараже, я буду счастлив.



Toyota Land Cruiser: 70 лет абсолютного превосходства

Выдающиеся качество и надежность, максимальная универсальность и полное пренебрежение к любым дорожным компромиссам, стремление быть лучшим во всем и безграничное уважение покупателей на всех континентах нашей планеты — все это объединил в себе легендарный японский внедорожник Toyota Land Cruiser.

Уже 70 лет эти уникальные внедорожники не только покоряют просторы самых отдаленных уголков, но и остаются верными помощниками для своих владельцев. А имя Land Cruiser давно стало синонимом уверенности, твердости и силы, какие способен продемонстрировать исключительно легендарный автомобиль.

История становления имени Land Cruiser — это самый настоящий путь к совершенству. За 70 лет сменилось уже 12 основных серий этих автомобилей — а сколько было сделано разнообразных спецверсий для сложных, а порой и уникальных задач, просто не сосчитать. Внедорожники Toyota неоднократно участвовали и получали высшие награды в сложнейших внедорожных соревнованиях мира, таких как ралли Шелковый путь и знаменитый Дакар. Эти машины выбирают, чтобы работать в экспедициях по бездорожью, а обычные покупатели ценят их за долговечность и неубиваемость на любых направлениях и в любых ситуациях.

Особенной популярностью пользуется Toyota Land Cruiser в нашей стране — Россию даже называют страной Ленд Крузеров. И это не пустые слова. Благодаря выдающимся надежности и универсальности для российских покупателей эти внедорожники стали настоящим символом успеха и уверенности — и заслужили уважение и почет. Ведь другого автомобиля, бескомпромиссность которого позволяет сегодня спокойно ездить по большому городу, а завтра — преодолеть непролазную грязь, пустыню или горный перевал, просто не существует!

С ходу стать Легендой — задача непосильная для любого автомобиля. И чтобы достичь сегодняшних высот, Land Cruiser преодолел долгий путь длиной в 70 лет. Остановимся на важнейших вехах этого маршрута к успеху!

Путь Легенды

История внедорожников под маркой Toyota началась в середине прошлого века. После войны Япония переживала не лучшие времена, но ее промышленность потихоньку вставала с колен, а в США тем временем был объявлен конкурс на поставку легких полноприводников для военных. Так и появился внедорожник Toyota BJ.

Он представлял собой своеобразный гибрид ходовой части от грузовичка серии SB, на которой был установлен 85-сильный верхнеклапанный бензиновый двигатель. В трансмиссии использовались гипоидные главные передачи, а коробка переключения скоростей была четырехступенчатой — первая в ней заменяла понижающую скорость.

В 1951 году на одном из прототипов этого внедорожника японский водитель-испытатель Ичиро Таира совершил легендарное восхождение к пункту №6 на знаменитой горе Фудзи — до BJ туда не забирался ни один автомобиль. После этого партию сразу из 289 таких машин заказало Национальное полицейское агентство Японии, но главное — был выигран и военный тендер США: американцев восхитила проходимость и неприхотливость внедорожника Toyota. После отладочных работ серийное производство стартовало в 1953-м, а годом позже BJ получил и новое имя — Land Cruiser!

В 1955-м была представлена модификация Toyota Land Cruiser 20. Этот внедорожник получил усовершенствованную подвеску с резиновыми сайлент-блоками, а также укороченную колесную базу — это благотворно сказалось на маневренности. Появился в гамме и удлиненный вариант — более грузоподъемный, он был представлен в виде пикапа и пассажирского автомобиля с многоместным салоном: в нем был даже кондиционер! В движение автомобиль 20-й серии приводился новым двигателем серии F. Этот агрегат с чугунным блоком развивал 105 л.с. и оказался настолько удачным, что с незначительными изменениями прожил на разных моделях компании до 1992 года!

Ну а в 1960-м 20-ю модель на конвейере сменило следующее поколение — Toyota Land Cruiser 40. Самым ярким внешним отличием этого внедорожника стала стальная рамка, визуально объединяющая фары и решетку радиатора. Также стали более квадратными колесные арки. Главное техническое новшество модели — появление понижающего ряда передач в трансмиссии. Помимо бензиновых двигателей, для 40-й серии были доступны дизели.

Предлагался для этой версии и вариант со сверхдлинной колесной базой и совершенно новым, более легковым кузовом — чуть позже, в 1967 году, он получил собственное обозначение Toyota FJ55 и был выделен как отдельная модель. Этот автомобиль по-прежнему не пасовал на серьезном бездорожье, но был лучше «сороковки» приспособлен к движению по асфальту — к примеру, высокооборотистый двигатель серии 2F позволял набирать на магистрали до 130 км/ч. FJ55 прошел и первые американские краш-тесты — на скорости 50 км/ч.

Ну а дальнейшие усилия инженеров компании в создании комфортного на асфальте и неубиваемого на бездорожье автомобиля привели к выходу следующего поколения — в 1976 году свет увидел внедорожник Toyota Land Cruiser 60. Именно эту модель принято считать родоначальником современных «больших» машин марки Toyota. Автомобиль получил новый кузов, комфортный салон с раздельными передними креслами, улучшенную шумоизоляцию и множество «люксовых фишек» того времени. Оснащался он бензиновыми двигателями типа 2F и дизелями типа B. Также стала доступной и пятиступенчатая коробка передач.

Тем временем Land Cruiser 40-й серии продолжал выпускаться — и пробыл на конвейере аж до 1984 года. Но, конечно, к тому времени его конструкция уже стала архаичной. Нужна была достойная замена — и ее представили в том же 1984-м в виде внедорожника Toyota Land Cruiser знаменитой серии 70. Вот уж на самом деле — легенда в клане легенд!

По сути, этот автомобиль был создан с чистого листа — и сразу был доступен в двух версиях. Первый, «тяжелый» вариант «семидесятки» получил обозначение HD — Heavy Duty. Это был наследник грубых армейских внедорожников — со всеми соответствующими атрибутами. Помимо стандартных вариантов, на его основе выпускались и специальные автомо-



С этого простого на вид внедорожника началась история легендарного имени Land Cruiser



Серия 20 — глубоко модернизированный внедорожник BJ



Люксовый вариант 40-й серии получил собственное обозначение FJ55



Land Cruiser 40 продержался на конвейере почти 30 лет



У знаменитой «сороковки» были также грузовые и удлиненные пассажирские версии



Легкая серия Land Cruiser 70 позже получила собственное имя Prado



Land Cruiser 60 — прародитель больших внедорожников марки Toyota



Более тяжелые внедорожники Land Cruiser 70 HD выпускаются и по сей день



Большой и комфортный Land Cruiser 80 стал своеобразным переходом от моделей прошлого к современным



Toyota Land Cruiser 100 — знаковый автомобиль для российских покупателей в начале нулевых



Land Cruiser Prado серии 90 — отличный легковой автомобиль повышенной проходимости



Дизайн Prado 120 создавался во Франции

чения навигационной аппаратуры, а на крыше — рейлинги.

Ну а в 1999 году был представлен Land Cruiser 100. Специально для этой модели были разработаны новые бензиновый и дизельный моторы, которые отличались прекрасной экономичностью. Подвеска передних колес стала независимой, а рулевое управление — реечным. В итоге водитель крупного внедорожника за рулем чувствовал себя как в обычной легковушке. В салоне появился раздельный климат-контроль для передних и задних си-

Имя Land Cruiser давно стало синонимом уверенности, твердости и силы, какие способен продемонстрировать исключительно легендарный автомобиль.

били — для спасателей, медиков и даже шахтеров. А благодаря буквально абсолютной надежности эту машину очень любили и путешественники. К примеру, супруги Пауль и Бритта Боген на таком внедорожнике совершили семилетнее кругосветное путешествие! Они проехали через 63 страны по самому разному ландшафту (от песков пустынь до гор и снежной тундры), а общий пробег составил больше 280 тысяч километров. По возвращении домой пара написала в компанию Toyota письмо с благодарностями!

Производство Land Cruiser 70 HD было остановлено в 2007 году. Но любители данной модели буквально забросали руководство компании просьбами о возобновлении выпуска, и концерн Toyota пошел на беспрецедентный шаг: в 2014 году к 30-летнему юбилею модели ее выпуск небольшими квотами был возобновлен.

Легкая серия внедорожника Toyota Land Cruiser 70 сначала получила обозначение LD — Light Duty. Это был комфортабельный легковой полноприводник для дальних путешествий. Его внедорожный арсенал был проще, но для большинства дорожных ситуаций его хватало за глаза.

В 1990 году все легкое семейство получило собственное имя Toyota Land Cruiser Prado, а в 1996-м свет увидел автомобиль серии 90. Эти комфортабельные семейные машины еще встречаются на дорогах. Prado 90-й серии оснастили независимой подвеской передних колес, благодаря чему он стал лучше управляться на асфальте и получил дополнительные бонусы для езды по бездорожью.

В 2002 году было представлено следующее поколение Prado — серия 120. Это был уже практически современный автомобиль. Его дизайн впервые разработали за пределами Японии, в центре промышленного дизайна во Франции. В этом поколении Prado получил ряд современных систем безопасности и комфорта: в салоне появился климат-контроль и мультимедиасистема с большим экраном…

Но вернемся к полноразмерным внедорожникам Land Cruiser. В конце восьмидесятых годов в компании Toyota серьезно модернизировали свой флагман 60-й серии — так появился Land Cruiser 80. Автомобиль получил ряд новых решений, среди которых была и пружинная подвеска всех колес, и доработанная ходовая часть, и новые, еще более мощные и надежные двигатели. На передней панели появилось место для подключений, мультимедиасистема и прочие элементы, отличающие роскошный автомобиль.

Удивительно, но благодаря уникальным потребительским свойствам и отменной надежности многие из описанных выше автомобилей еще довольно часто встречаются на дорогах всего мира — в том числе и в России. Более того, на вторичном рынке они ценятся очень высоко — шутка ли, за 15-20-летний Land Cruiser в отличном состоянии порой просят больше, чем за новый кроссовер без пробега!

Но время не стоит на месте — и сейчас бал в семействе внедорожников Toyota правят среднеразмерный внедорожник Land Cruiser Prado серии 150 и флагман — Land Cruiser 200.

Toyota Land Cruiser Prado: универсальность и практичность в квадрате!

Первый Prado серии 150 был представлен в 2009 году и стал квинтэссенцией всех технологических и идеологических решений, заложенных в его предшественниках. Автомобиль получил совершенно новый просторный кузов, множество электронных систем безопасности и помощи водителю. По сути, Prado версии 150 превратился в солидный и комфортный легковой автомобиль премиум-класса, который при всех соответствующих атрибутах еще и способен с легкостью преодолевать тяжелое бездорожье.

За годы выпуска Prado серии 150 перенес несколько модернизаций, последняя из которых была в 2020-м. Нынешний Prado — это ультрасовременный внедорожник, который тем не менее чтит традиции своих предков. Он шикарно выглядит — и, согласно исследованиям, отлично подчеркивает статус своего владельца! В новой версии для Prado предлагаются и кузовные элементы в черном цвете и темном хроме. Также доступна и максимальная комплектация Black Onyx — с адаптивными амортизаторами, задней пневмоподвеской, продвинутым пакетом систем активной безопасности и премиальной аудиосистемой JBL с 14 динамиками.



Динамичный облик Prado подчеркивает статус его владельца

В основе конструкции современного Prado лежит проверенная временем лестничная рама Light Duty, она обеспечивает максимальную жесткость конструкции и не допускает перекосов кузова на неровностях. А геометрические параметры говорят сами за себя: Prado имеет дорожный просвет 215 мм, угол въезда составляет 31 градус, а угол съезда — 25 градусов. Автомобиль способен и преодолевать брод глубиной до 70 см.

Разумеется, Prado имеет постоянный полный привод и две механические блокировки дифференциалов.

В подвеске применена технология KDSS — она увеличивает артикуляцию колес на бездорожье, а при движении по асфальту, наоборот, способствует уменьшению кренов. Также пневмобаллоны сзади обеспечивают стабильное положение кузова вне зависимости от нагрузки — и улучшают комфорт. Дополняют картину система камер кругового обзора Multi-Terrain Monitor, противобуксовочная система A-TRC, ассистент выбора режимов движения Multi-Terrain Select и внедорожный круиз-контроль Crawl Control.

Для нового Prado отныне доступен и новый дизельный мотор объемом 2,8 литра. Он получил более производительную турбину, новый интеркулер, измененные камеры сгорания и систему подачи топлива под более высоким давлением. В итоге мощность этого агрегата выросла до 200 л.с., а крутящий момент достиг солидных 500 Нм.

Получил автомобиль и новые мультимедийные возможности. В центре его передней панели — большой девятидюймовый сенсорный дисплей, на нем можно продублировать экран смартфона по протоколам Apple CarPlay и Android Auto. Также новый Prado оснащен и рядом систем безопасности: среди них система предупреждения об угрозе столкновения PCS, радарный круиз-контроль DRCC и многое другое.

Все это сделало Land Cruiser Prado еще более универсальным и подготовленным для любых дорожных ситуаций. Неважно, на дорогах в большом городе, на автомагистралях или на бездорожье, — на Prado всегда можно положиться.



Салон светлый, просторный и функциональный

Toyota Land Cruiser 200: мощь и уверенность на любой дороге!



Toyota Land Cruiser 200 — это сочетание самых современных технологий с проверенными временем решениями и абсолютная надежность

Появившийся в 2007 году новый флагман семейства Land Cruiser сразу поднял планку сочетания надежности, проходимости и комфорта на недосягаемую для конкурентов высоту. Land Cruiser 200 — это уникальный пример победы технологических достижений человечества над бушующей стихией природы. Пускай снаружи ливень или снег, а под колесами жамкает грязевая колея или ворчат камни — из-за руля все это воспринимается просто интересным фильмом в лобовом стекле: Land Cruiser 200 непоколебим и стабилен в любых условиях.

С обновлением 2015 года автомобиль получил новый дизайн передней части и множество различных электронных помощников водителя. Машина оснащается надежными и бензиновыми и дизельными агрегатами. Дизель V8 выдает 249 л.с. и снабжает автомобиль не только отменными динамическими характеристиками, но и завидной экономичностью. В сочетании с полноприводной трансмиссией его возможности становятся просто безграничными.

А в прошлом году обновилась эксклюзивная версия Land Cruiser 200 — Executive Lounge. Это топовая комплектация модели, которой за первую половину 2020 года отдала предпочтение практически половина покупателей.

Внешне версия Executive Lounge отличается особой формой переднего бампера, новой формой решетки радиатора, затемненными линзами фар и огромными, 20-дюймовыми колесами. В салоне этим штрихам вторит особый тип прострочки сидений, черная отделка потолка и подсветка зоны посадки в автомобиль с логотипом спецсерии.

В новой комплектации для Land Cruiser 200 доступны все современные системы безопасности и комфорта: адаптивная гидропневматическая подвеска, рулевое управление VGRS, пакет систем Toyota Safety Sense и многое-многое другое. Также отныне Land Cruiser 200 получил уникальную противоугонную маркировку T-Mark, которая делает угон просто бессмысленным.



Версию Executive Lounge отличает специальная строчка в отделке сидений



В интерьере — отличная эргономика и внимание к деталям

Легенда продолжается

Внедорожники Toyota Land Cruiser за все время производства разошлись по миру более чем десятимиллионным тиражом. Столь любимые российскими покупателями Land Cruiser 200 и Land Cruiser Prado и сейчас остаются эталонами в своих классах. На них пытаются равняться конкуренты, но и в компании Toyota не собираются останавливаться на достигнутом. Уже известно, что вовсю ведется работа над следующими совершенно новыми поколениями моделей. Это будут уже совсем другие автомобили! Но не стоит сомневаться, что они снова превознесут имя Land Cruiser на недосягаемую высоту абсолютного превосходства — и семидесятилетняя история получит уникальное продолжение!

Off-тюнинг



Начиная с этого года все изменения, вносимые в конструкцию автомобиля, придется регистрировать иначе. Не окажутся ли отныне под запретом столь любимые в мире офроуда шноркели, лебедки и «люстры» на крыше внедорожников?

Илья ХЛЕБУШКИН
Фото Владимира МЕЛЬНИКОВА

На самом деле вопрос далеко не нов: необходимость согласовывать с ГИБДД технические изменения в автомобиле с внесением отметок в паспорт транспортного средства (ПТС) и в свидетельство о регистрации (СТС) существует в России еще с 1993 года. Но теперь и эту тему решили по-современному «оцифровать» — добавилась процедура фиксации в едином реестре, порядок формирования и ведения которого вступил в силу 1 февраля сего года. А вместо привычных бланков лаборатории теперь делают документ в электронном виде, заверенный цифровой подписью. То есть все идет к тому, что оформление переоборудования может стать частью электронных госуслуг! Как это, к примеру, сейчас делается с договорами купли-продажи подержанных автомобилей.

Теоретически для владельцев процедура даже отчасти упрощается. Однако, как у нас часто случается, гладко было только на бумаге: лаборатории тут же столкнулись с такими сложностями при доступе к новорожденному реестру и столь нестабильной работой сервиса, что срок выпуска экспертного документа вместо одного рабочего дня иной раз доходит до двух недель. И ответственность лабораторий повышается — при том что цена ошибок не только штраф 400 тысяч рублей, но и приостановка аккредитации. Неудивительно, что услуги тут же ощутимо подорожали: оформиться нынче стоит до 100 и более тысяч рублей в зависимости от объема изменений.

И лучше не экономить: внимание сотрудников ГИБДД к этой всколыхнувшейся теме определенно будет более пристальным. Хотя наказание пока остается прежним: согласно статье 12.5 КоАП, помимо штрафа в размере 500 рублей, придется оперативно, на месте, устранить причину задержания автомобиля или за свой счет отправить его на эвакуаторе в сервис. Иначе грозит поездка на штрафстоянку (в случае вмешательства в тормоза или рулевое управление) либо требование предоставить транспортное средство в установленный срок (обычно десятидневный) в исходном состоянии или с узаконенными доработками. В противном случае — отмена регистрации автомобиля. Причем заочная: в регистрационном отделении ГИБДД сравнивают фотографии с «места преступления» со сделанными на момент получения номеров и «письмом счастья» извещают автовладельца о необходимости вернуть номера (иначе они подаются в розыск). Восстановить же регистрацию можно будет только после легализации изменений.

Что может привести к подобным приключениям?

Для начала давайте разберемся с терминами. Все метаморфозы, которые могут произойти с автомобилем по сравнению с его исходным состоянием, являются либо безобидным переоборудованием, либо внесением изменений в конструкцию. При переоборудовании или дооснащении оформлять разрешение не требуется. Однако без спроса дозволено устанавливать не все что душе угодно, а только то, что предполагается или официально совместимо с конструкцией автомобиля.

Как это определить? Изучаем ОТТС (Одобрение типа транспортного средства), где описана и базовая конструкция машины, и перечень предусмотренного дополнительного оборудования. Его номер указан в ПТС, а сам документ можно найти в интернете (например, на сайте Росстандарта) либо запросить у дилера или производителя. А в случае с ввезенными из других стран подержанными машинами аналогичная информация содержится в СБКТС (Свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства).

Не требует регистрации множество изменений, начиная с нештатной «музыки» или электростеклоподъемников и заканчивая багажниками на крышу и фаркопами, — главное, чтобы имелось одобрение производителя. Для многих внедорожников, включая нашу Шеви Ниву и Land Rover Defender обоих поколений, в списках дозволенного оборудования числятся даже шноркели. Без внесения изменений в ПТС можно дооборудовать автомобиль двумя фарами дальнего света на крыше (но если захочется установить четыре фары или LED-бар — уже добро пожаловать на оформление), и легкосъемная балка с автономными (не подключенными к бортовой электросети) источниками света тоже не требует оформления. Как и обычный быстросъемный багажник или кронштейн для велосипедов, установленные на штатные места, — в отличие от закрепленных на кузове незаводским способом экспедиционного багажника или лесенки.

А дабы не возникало вопросов у инспекторов на дороге, документы на установленные элементы лучше все же держать в бардачке — иначе придется или смириться со штрафом, или оспаривать его.

А вот установка дополнительных узлов или элементов, не предусмотренных производителем, — это уже изменение конструкции автомобиля. Или по букве Технического регламента Таможенного союза — «исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования» и влияющих на безопасность дорожного движения. Причем ОТТС порой могут содержать и неприятные сюрпризы. Например, некоторые модификации внедорожников УАЗ Патриот сертифицированы без тягово-сцепного устройства — его установку придется оформлять!

Да и большинство серьезных «внедорожных» улучшений относятся к доработкам, требующим внесения отметок в ПТС. Однако легализовать их можно! Главное, чтобы изменения не противоречили Техническому регламенту.

Например, Техрегламент прямо запрещает применять выступающие перед бампером кенгурятники, но если решетка интегрирована в бампер и не выступает за его габариты, то это уже в пределах правил. Не упоминающаяся в ОТТС лебедка законна, если не выступает за контур бампера или закрывается защитным элементом. Оформить возможно не только газобаллонное оборудование, расширители арок или силовые бамперы, но и замену двигателя более мощным. Или, например, изначально не предусмотренный шноркель. Узаконивать придется и «лифт» подвески: Техрегламент не оговаривает минимальный клиренс для легковушек и максимальный для внедорожников, однако ОТТС содержит данные о типе подвески и рулевого управления, их компонентах, а зачастую и величину штатного дорожного просвета. Изменят конструкцию автомобиля даже внедорожные шины — в ОТТС перечислены все типы и размерности колес, предусмотренных для автомобиля.

Однако для оформления понадобится не только желание. А вдобавок к деньгам побольше свободного времени. Ибо первым делом придется навестить лабораторию для получения заключения о возможности желаемых изменений в конструкции и первоначального внесения в реестр. Затем — лично или через госуслуги обратиться в ГИБДД для получения разрешения и только после этого произвести сами доработки в авторизованном сервис-центре. И это только половина дела! Поскольку далее снова требуется визит в лабораторию — для проведения испытаний и получения протокола с внесением очередных сведений в реестр. Потом — техосмотр. И наконец-то получение в ГИБДД свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в него изменениями требованиям безопасности дорожного движения — и вожделенная отметка в ПТС.

Хлопотно? Даже слишком. Ведь, к примеру, в сравнимой с нами по количеству бездорожья Австралии решившим доработать свои автомобили гражданам не приходится проходить подобные девять кругов. Включая и такие случаи, когда речь идет о замене автоматической коробки «механикой» и наоборот, переносе АКБ, установке интеркулеров, пневмобаллонов вместо пружин, занижении или «лифтинге» подвески и даже переделке топливного бака и установке ГБО. Разрешение на это может быть выдано прямо во время проведения технического осмотра! Для совсем уж серьезных доработок подается онлайн-заявка в орган безопасности и стандартизации транспортных средств, и в случае одобрения проведенные переделки принимает технический инспектор. Соседям-финнам при установке «раллийных» люстр тоже достаточно на техосмотре подтвердить положенные силу и распределение света. Похожая картина и в США, со своими нюансами законодательства в разных штатах. В Калифорнии, к примеру, даже самоделку оформить не так сложно — главное, пройти проверку выбросов, светотехники и тормозов.

Нам же остается радоваться, что переделки хотя бы не запретили в принципе. □

Бензинорог

Крупный кроссовер со стрелочными приборами, физическими ручками «климата» и бензиновым атмосферником? Даже в 2021 году такие автомобили все еще имеют право на существование. В апреле на Шанхайском автосалоне дебютировал Nissan X-Trail четвертого поколения. А чуть раньше в США я поездил на его аналоге по имени Rogue, который выпускается и продается в США с середины прошлого года.

Алексей ДМИТРИЕВ, фото автора и компании Nissan

Какой кроссовер сегодня самый популярный? Конечно, Toyota RAV4 — согласитесь, это ни у кого не вызывает вопросов. Ни у кого, кроме компании Nissan, которая в 2017 году сумела отобрать у Тойоты корону бестселлера с помощью семейства X-Trail/Rogue, но тут же угодила в водоворот страстей из-за ареста Карлоса Гона, потеряла лидерство и теперь жаждет реванша. Он должен был состояться еще в прошлом году, но случился ковид, поэтому новый Rogue дебютировал на выжженной земле и только зимой начал реальную погоню за конкурентами. Зато уже к концу марта ниссановский кроссовер вплотную подобрался к своим заклятым противникам на американском рынке (а кроме Тойоты это еще и Honda CR-V), нарастив продажи на 45%. А теперь в глобальную статистику добавятся еще и китайский рынок, и... Хочется написать — Европа и Россия, но, увы, ждать его в Старом Свете придется как минимум до 2022 года. Скоро объясню почему, а пока несколько слов о том, как Rogue стал таким, каким вы его видите.

По правде говоря, в Америке новый Nissan вынужден сражаться не только с конкурентами, но и со своими предшественниками. Дело в том, что успехи трех-четырехлетней давности были во многом связаны с агрессивной политикой по завоеванию рынка: Nissan предлагал покупателям такие скидки, что у тех не было решительно никакой возможности уйти из салона с пустыми руками. По оценкам агентства Reuters, в середине 2017 года компания была дисконт-чемпионом — в среднем до 4500 долларов с каждого автомобиля, что в полтора-два раза больше, чем предлагали Toyota и Honda. Правда, кроме лидерства в мировых чартах эта политика принесла еще дыры в финансах и проблемы с имиджем бренда. «Мы дошли до той ситуации, когда клиенты выбирали нас только из-за скидок, не принимая в расчет достоинства автомобилей», — сокрушался весной 2019 года тогдашний президент Ниссана Хирото Саикава.

Потом весной 2020-го началась турбулентность из-за агрессивной феминистской ТВ-рекламы седана Sentra, после которой акции компании упали до годового минимума. И в апреле 2021 года японцы начали PR-кампанию This is the New Nissan — обещана полностью новая линейка моделей, выбирать которые должны не только из-за скидок. И ключевой игрок среди них именно Rogue.

Но мой приятель только что взял Nissan в лизинг исключительно из-за цены — этот Rogue в базовой комплектации S примерно за 27 тысяч долларов оказался самым доступным среди новых и самым новым среди доступных семейных кроссоверов в США. Некрашеные ручки дверей и корпуса зеркал,



Даже у базовых приборов широкий цветной дисплей между шкалами. За доплату вся комбинация будет цифровой, с диагональю 12 дюймов



Ключевое отличие американской базовой мультимедийки от китайской — реальные кнопки и ручки



По интерьеру российский X-Trail будет ближе к китайскому — разница сводится к цифровым приборам и другому экрану медиасистемы. Шайба на центральном тоннеле — для полноприводных модификаций

механические регулировки сидений, обычный кондиционер и 17-дюймовые литые колеса.

В новом рубленом дизайне Rogue смотрится современнее и динамичнее, однако общие черты с предшественником улавливаются без труда. Может даже показаться, что свежий кроссовер — это результат рестайлинга прежней модели, ведь колесная база не изменилась (2705 мм), а кузов даже стал немного короче из-за бамперов. На самом деле Rogue серии T33 построен на модернизированной платформе CMF-C, которая предполагает более жесткий кузов, электроусилитель руля на рейке, заднюю многорычажку от Murano и новый набор силовых агрегатов.

Например, в Китае X-Trail уже имеет 204-сильный трехцилиндровый турбомотор 1.5 VC-Turbo (код — KR15DDT) с переменной степенью сжатия — от 8:1 до 14:1. А в Европе наверняка будет еще и альянсовская «четверка» 1.3 турбо, которую ставят на кроссоверы нынешнего поколения T32. А также гибридная силовая установка e-Power с двумя электромоторами, которую Nissan получил вместе с пакетом акций Mitsubishi. В Старом Свете она будет заменой дизельным агрегатам, от которых Nissan уже отказался. Так же как и от безнаддувной «четверки» 2.0 — эти моторы просто не заложены в новую платформу.

Однако в Америке и в России локальные штаб-квартиры смогли отстоять традиционный бензиновый атмосферник 2.5. И для США, и для нас это будет единственный возможный силовой агрегат — ни гибрида (в отличие от Тойоты), ни турбомотора (в отличие от Хонды). Настоящий бензиновый единорог.

А если еще принять во внимание стрелочные приборы, крутилки кондиционера и реальные кнопки мультимедийной системы, то получается, что Nissan — самый настоящий оплот кроссоверного традиционализма.

Эх, если бы еще здесь был традиционный «автомат». Впрочем, безвариантный вариатор — а других трансмиссий, помимо него, не предусмотрено — очень неплохо притворяется гидромеханикой. Кстати, мне понравился и новый джойстик селектора с минимальным по последней моде набором положений — от себя (R), на себя (D/M) и нейтраль. Parking включается кнопкой, ручные переключения виртуальных передач — подрулевыми лепестками.

Диодный свет, восьмидюймовая мультимедийка с поддержкой Apple CarPlay и Android Auto, цветной дисплей в приборном щитке, система выбора «настроений» силового агрегата D-Mode, задний подлокотник с подстаканниками и двухцветная отделка интерьера — неплохой стартовый пакет. Мультируль пластиковый, но не режет глаз и не утомляет ладони. А вот синтетика с водоотталкивающим составом на креслах расстроила — сидеть жестко и жарко.

Запаса в ногах на втором ряду достаточно. Над головой тоже места хватает, хотя в угоду аэродинамике американский Rogue стал почти на три сантиметра ниже (1699 мм вместо 1727 мм). Задние пассажиры хоть и сидят слегка выше обитателей первого ряда, но все равно их бедра остаются на весу. Зато задние двери теперь распахиваются почти под прямым углом, а креплений Isofix в общей сложности три.

Это все, напомню, за 27 тысяч долларов, то есть примерно за 2,1 млн рублей при пересчете в лоб. В России самый простой X-Trail 2.5 стоит от 2,3 млн рублей и предлагает оснащение еще богаче — например, как минимум двухзонный климат-контроль и кожаный руль. Получается, питерская локализация Ниссану во благо.

Впрочем, американский Rogue тоже можно нашпиговать опциями — скажем, в версии Platinum есть электрокресла, кожа, десять подушек безопасности, виртуальные приборы, круиз-контроль, сервопривод двери багажника, проекционный дисплей и многое другое. Но стоит такой Nissan уже почти 40 тысяч.

При этом есть вещи, которые недоступны за любые деньги. Например, породистый звук закрывания дверей — этому Rogue так и не научился. Или автоматический стеклоподъемник — он положен только водительскому стеклу. А еще американский Rogue имеет фиксированный задний диван, однако X-Trail для России сохранит раздельную подушку и салазки.



Маленький джойстик вариатора удобен. Перед ним — площадка для беспроводной зарядки смартфона и дуэт разных USB-портов



Не дверь, а ворота — широкий проем и большой угол «размаха». Средняя часть панели матерчатая, с этим надо свыкнуться. Места достаточно, но подушка дивана короткая и неподвижная



Багажник базовой версии прост, если не сказать, что гол. В более дорогих комплектациях будут ворс на стенках и двухсекционный пол. Полезный объем не изменился — 1113 литров (от пола до потолка)

Несмотря на прибавку 11 л.с., «четверка» 2.5 с вариатором не поражает динамикой: мне кажется, меньше десяти секунд до «сотни» от нее ждать не стоит. Двигатель пересмотрен почти на 80%, он получил непосредственный впрыск топлива, развивает теперь 181 л.с. и носит индекс PR25DD.

В городе Rogue порадовал достойной шумоизоляцией и относительно комфортной поступью, хотя крены великоваты. Новый электроусилитель такой же синтетический, как и обивка сидений. «Ноль» пуст, усилие на баранке почти не нарастает с увеличением скорости, надежной обратной связи не получается. Но, как и в случае с кроссовером поколения T32, для российского рынка Nissan перенастроит и электроусилитель, и подвеску.

Она меня тоже насторожила. Стоило выехать на шоссе и прибавить ход, как Rogue начал отмечать все мелкие неровности, о существовании которых я даже не догадывался, когда ездил по тому же маршруту на других машинах. И это на базовых 17-дюймовых шинах. Хуже того, на неровностях в поворотах задние колеса стремились соскочить с траектории. Похоже, в части комфорта исходные американские настройки близки к тем, что имел российский X-Trail T32 до рестайлинга, когда его ругали за жесткость.

Шумоизоляция арок тоже компромиссная. На хайвее в салон пробивается шум от колес, при этом двигатель почти всегда держит язык за зубами, что, правда, обусловлено настройкой вариатора в угоду экономичности: на скоростях 100—120 км/ч обороты двигателя не поднимаются выше 2000 об/мин.

Можно, конечно, чуть оживить Rogue выбором спортивного режима (за переключения отвечает флажок D-Mode на центральном тоннеле), но азарта в генах этого автомобиля нет.

Думаю, его не добавит и полный привод, которого базовый Rogue лишен — и который теперь предлагает аж пять режимов работы многодисковой муфты: Auto, Eco, Off-Road, Snow и Sport. Раньше у шайбы было только три положения (2WD, Auto и Lock), а электроника дирижировала трансмиссией весьма прямолинейно.

Но тянет ли все это на смену имиджа? Полагаю, нет, и мотивы выбора моего приятеля это подтверждают. Однако быть самым доступным из новых тоже преимущество. Особенно в России.

Впрочем, посмотрим, что Nissan предложит на российских версиях. Уже сейчас понятно, что русифицированный X-Trail внешне почти не будет отличаться от американского и китайского вариантов, но некоторые детали интерьера, приборная панель и мультимедийная система будут своими. А еще не терпится увидеть новый Mitsubishi Outlander и сравнить его с Ниссаном, ведь у этих машин практически идентичное «железо», двигатели, трансмиссии и даже интерьер, но Mitsubishi обещает свои настройки силового агрегата и полного привода. Продажи в Америке уже начались, причем Outlander стоит почти как Ниссан — от 25800 долларов. А вот в России оба кроссовера появятся в лучшем случае через год из-за долгого процесса локализации — ее результатом должны стать автомобили в оригинальном русифицированном исполнении, которое совмещает все самое лучшее от машин американской, китайской и европейской версий. ☐



А это новый Mitsubishi Outlander, почти близнец Ниссана: колесная база и даже элементы салона у них идентичны. А вот по сравнению с прежним Аутлендером новый практически шагнул в следующий класс — вырос на 88 мм в ширину и на 38 мм в высоту



В отличие от насекомовидной передней части дизайн кормы можно назвать эволюционным: Rogue напоминает себя прежнего формой фонарей и задней стойки крыши. Даже ручка двери багажника осталась на прежнем месте. Клиренс в американской переднеприводной версии — 208 мм

Протекторат

Олег РАСТЕГАЕВ
Андрей МОХОВ
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО, Олега РАСТЕГАЕВА и Никиты КОЛОБАНОВА

Как меняется проходимость кроссовера на покрышках разной степени «зубастости»? Я взял Renault Duster на штатных всесезонках Continental ContiCrossContact LX 2 и сравнил их с шинами Cordiant — All-Terrain и Off-Road 2. Одной и той же размерности 215/65 R16.

Continental ContiCrossContact LX 2, в которые обувают Дастеры на конвейере московского завода Renault, — это вполне универсальные шины с маркировкой «M+S» на боковине. Она, напомню, расшифровывается как Mud + Snow, «Грязь + Снег», и допускает круглогодичное использование.

Покрышки Cordiant All-Terrain тоже всесезонные. А вот Cordiant Off-Road 2 маркировки «M+S» не имеют — в зимние месяцы, согласно техническому регламенту, эксплуатации не подлежат. Но мы все же провели испытания и в глубоком снегу.

Эта новейшая модель Off-Road 2, то есть вторая версия хорошо знакомых любителям бездорожья шин Cordiant Off-Road, появится в продаже только летом. У нее совсем другой рисунок протектора — не менее агрессивный, симметричный, но с иной конфигурацией грунтозацепов и с увеличенной их высотой. А плечевая зона с более выраженным рельефом должна лучше работать на зыбком грунте и в колее.

И впрямь — не только на полигоне, но и в лесах Мещеры шины Off-Road 2 позволяют ехать куда увереннее, чем штатные покрышки. А при возрастающем сопротивлении нагребаемого перед бампером снега достаточно глубже прожать педаль акселератора — и Duster продолжает идти напролом.

Но самое интересное, конечно, грязь. Липкая весенняя жижа сразу дает понять, кто есть who в нашем тесте. На штатных покрышках Duster беспомощно елозит по колее, выбраться из которой нет никакой возможности. На шинах All-Terrain ситуация лишь чуть лучше: автомобиль увереннее едет с пробуксовкой. Причем мотор приходится крутить «в звон» — так лучше очищается протектор и шины не «замыливаются». Но все равно в низине Duster останавливается — приходится отступать назад, потом опять вперед... После десятого «маятника» кажется, что пора идти за тросом, но нет — выкручивая руль влево-вправо, удается выбраться из ловушки задним ходом.

А теперь Cordiant Off-Road 2. Та же грязь и та же низина, но автомобиль спокойно проезжает ее внатяг. Можно остановиться, развернуться, спрыгнуть в колею и с легкой пробуксовкой выскочить из нее. И все это при штатном давлении 2,2 бара. А если приспустить колеса, то Duster едет по грязи еще увереннее.

Собственно, никто и не сомневался, что агрессивный рисунок с глубиной канавок 12,5 мм будет прекрасно работать в грязи. Для сравнения: глубина канавок штатных покрышек Continental — 8,4 мм.

А вот на песке не все так однозначно. Шины Off-Road 2 сохраняют свое преимущество при движении внатяг, но стоит колесам сорваться в пробуксовку,

и зубастый протектор, работая как фреза, мгновенно вырывает лунку — Duster садится на брюхо. Да, в процессе этого закапывания сила тяги на крюке, которую мы измеряли при помощи электронного динамометра, немного выше, но машину после каждого такого замера приходилось вытаскивать тросом. А на других покрышках достаточно было отбросить песок от колес — и Duster выбирался своим ходом.

То есть на песке шины Off-Road 2 сродни... гоночным сликам. Те позволяют проходить повороты на большей скорости, но если на волосок быстрее — резкий срыв и разворот. А на внедорожных покрышках чуть больше газа — и резкая пробуксовка с последующим закапыванием по самые лонжероны. В обоих случаях шины как профессиональный инструмент, с которым нужно уметь обращаться.

Но если брать в целом все виды внедорожных покрытий, то Off-Road 2 класса MT, Mud Terrain, конечно, заметно облегчают езду как профессионалам, так и любителям.

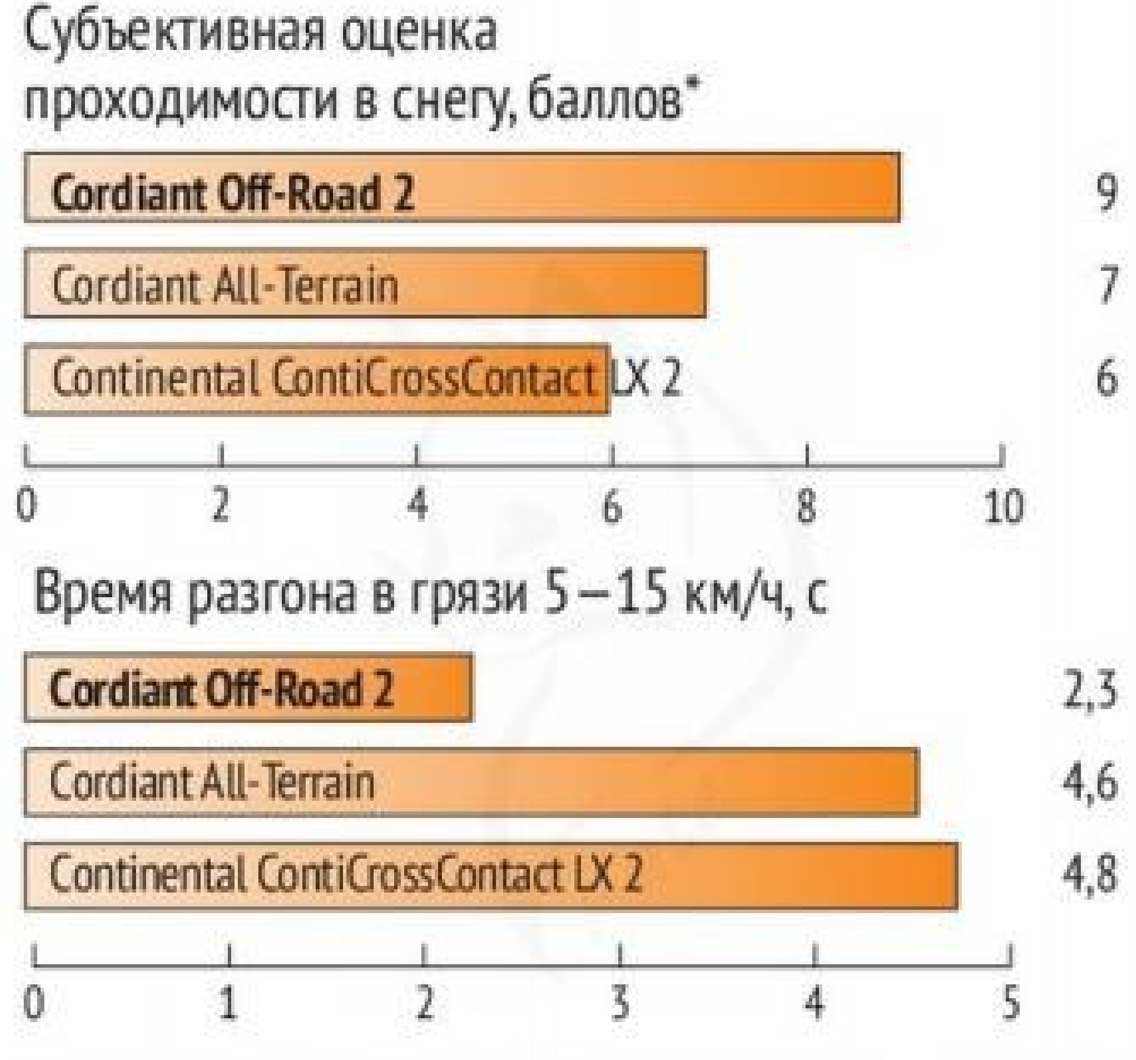
А как зубастые покрышки работают на асфальте?

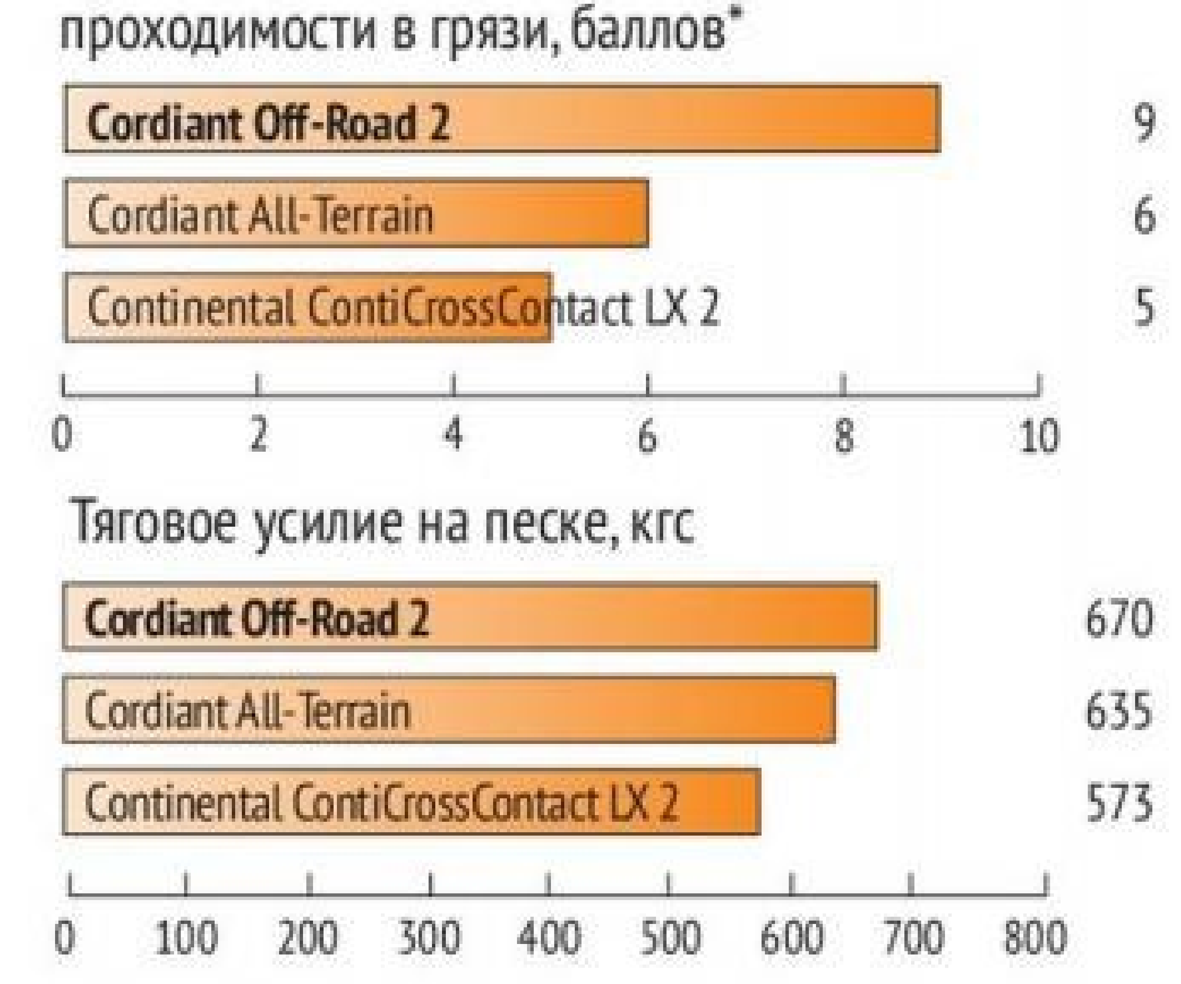
Как бы шинники ни ухищрялись и ни играли с расположением блоков и их переменной геометрией, «тракторный» гул остается. На скорости 60 км/ч в салоне дизельного Renault на шинах Off-Road 2 уровень шума составляет почти 66 дБ, в то время как ContiCrossContact LX 2 и All-Terrain



Связанные одной цепью... Хотя цепь не сплошная: в середине электронный динамометр, который измеряет тяговое усилие. Коричневый Duster выступает в качестве якоря, а рыжий пытается его сдвинуть с места в режиме 2WD. Попытка измерить усилие в полноприводном варианте закончилась обрывом цепи!


Ну и грязная же это работа — испытания шин класса Mud Terrain






* По десятибалльной шкале, большему значению соответствует лучший результат



Снег по весне тяжелый, но и с ним Cordiant Off-Road 2 справляется уверенно


Замену колес выполняем перед боксами — чтобы не пачкать помещение и подъемник



На раскисшем проселке дизельный Duster, обутый в шины Off-Road 2, превращается в серьезный внедорожник!

Тормозной путь на мокром асфальте со скорости 80 км/ч (с использованием АБС), м

Continental ContiCrossContact LX 2	27,0
Cordiant All-Terrain	29,0
Cordiant Off-Road 2	29,7

Тормозной путь на сухом асфальте со скорости 100 км/ч (с использованием АБС), с

Continental ContiCrossContact LX 2	40,9
Cordiant All-Terrain	43,0
Cordiant Off-Road 2	45,4

Время разгона 60–100 км/ч (IV передача), с

Continental ContiCrossContact LX 2	7,5
Cordiant All-Terrain	7,7
Cordiant Off-Road 2	7,9

Время разгона 80–120 км/ч (VI передача), с

Continental ContiCrossContact LX 2	13,6
Cordiant All-Terrain	14,1
Cordiant Off-Road 2	15,0

Субъективные оценки плавности хода, баллов*

Continental ContiCrossContact LX 2	9
Cordiant All-Terrain	8
Cordiant Off-Road 2	7

* По десятибалльной шкале, большему значению соответствует лучший результат

снижают его существенно — до 60,3 и 61,5 дБ соответственно. Причем на скорости 100 км/ч положение не такое удручающее, поскольку шум от покрышек разбавляет шелест ветра и гул дизелька.

Плавность хода тоже страдает, но в меньшей степени. Шины All-Terrain пожестче на мелочах по сравнению со штатными покрышками, а Off-Road 2 — еще ровно на столько дискомфортнее, чем All-Terrain. И такое распределение жесткости вполне соответствует разнице в массе покрышек: округленно они весят 10, 12 и 14 кг соответственно. Понятно, что более тяжелые шины — это еще и дополнительная нагрузка на подвеску и лишние потери на инерционные силы.

Впрочем, субъективно дизельный Duster разгоняется одинаково — что на штатных покрышках, что на внедорожных. И это подтверждают наши замеры эластичности — разница едва заметна. Хотя накат у Renault на шинах Off-Road 2 хуже. Но этого бортовой компьютер не замечает — в трассовом режиме он выдает те же 6,2–6,3 л/100 км, что и на штатных покрышках.

Нет существенной разницы и по управляемости — еще и потому, что оценить в чистом виде эту управляемость Duster позволяет лишь на скорости до 50 км/ч. Далее — зона ответственности электроники, которая нивелирует влияние шин на поведение автомобиля. И остается лишь аварийное торможение. Здесь никаких откровений — внедорожные покрышки, обладая меньшим негативным отпечатком (площадью контакта резины с дорогой), уступают в сцепных свойствах дорожным шинам. И на сухом, и на мокром асфальте. Так что рекомендации здесь очень простые: переобуваясь в грязевые шины, немного умерьте свой драйверский пыл на асфальте и увеличьте дистанцию. Особенно когда в потоке перед вами идет какой-нибудь Porsche или BMW на широченных спортивных покрышках. Учтите, что его тормозной путь с «сотни» может быть на десять метров короче, чем у вашего покорителя бездорожья.

И никаких кавычек — действительно, на шинах Cordiant Off-Road 2, равно как и на других покрышках подобного класса, Renault Duster превращается в серьезный внедорожный автомобиль. И лишним тому подтверждением стал наш пробег по лесам Мещеры. Конечно, были опасения, что трансмиссия Дастера не сдюжит при повышенных нагрузках, обусловленных



На мокром асфальте шины Continental традиционно сильны


При резком торможении Duster, помимо стоп-сигналов, моргает аварийкой

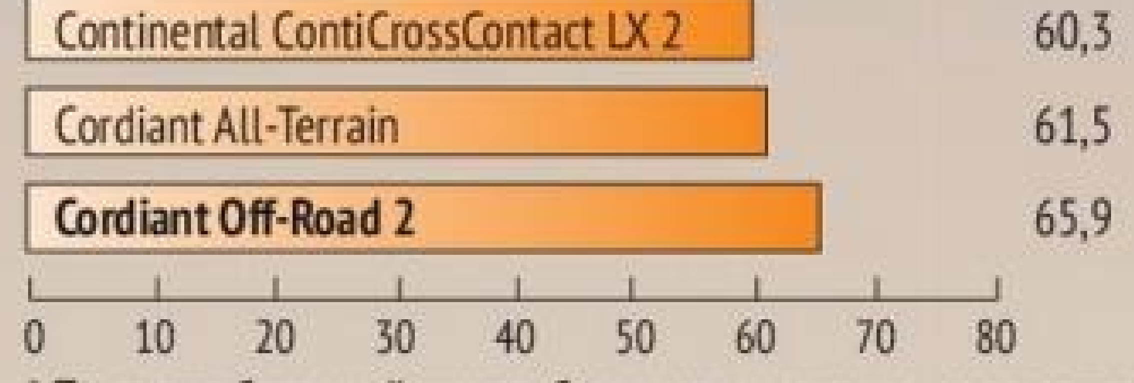
лучшим зацепом шин. Особенно после десятков замеров в песке. Но автомобиль выдержал — и сцепление, и муфта подключения задних колес отработали штатно. То есть особо бояться установки таких покрышек на дизельный кроссовер не стоит.

А вот на бензиновый Duster эти шины я бы не ставил. Во-первых, на малом ходу на бездорожье крутящего момента уже не хватает — и приходится играть сцеплением. Во-вторых, на асфальте бензиновый

Плавность хода мы оценивали не только на разбитом асфальте, но и на «тарированной неровности»

На асфальте основная проблема грязевых шин — вой на скоростях около 60 км/ч. Сцепные свойства и управляемость особого беспокойства не вызывают

Уровень шума в салоне на скорости 60 км/ч, дБ



Уровень шума в салоне на скорости 100 км/ч, дБ

Шина	дБ
Continental ContiCrossContact LX 2	65,3
Cordiant All-Terrain	66,3
Cordiant Off-Road 2	68,1

Выбег автомобиля со скорости 130 км/ч, м

Шина	м
Continental ContiCrossContact LX 2	2137
Cordiant All-Terrain	1896
Cordiant Off-Road 2	1733

* По десятибалльной шкале, большему значению соответствует лучший результат

Ориентировочные цены в интернет-магазинах на шины размерности 215/65 R16, рублей

Шина	руб.
Cordiant All-Terrain	5100
Cordiant Off-Road**	5600
Continental ContiCrossContact LX 2	9000

** Цена шин Cordiant Off-Road первого поколения

Duster заметно тише — и гробить эту тишину гулом внедорожных шин не хочется.

Но офроудные покрышки нужны в России многим. Как вы думаете, какую долю составляют зубастые шины Cordiant Off-Road от объемов продаж более универсальных шин Cordiant All-Terrain при той же гамме размеров? Треть? На самом деле в прошлом году Off-Road и All-Terrain выпускались фирмой Cordiant в равных объемах — 63,4 и 63,5 тысячи штук соответственно. Это при том, что All-Terrain поставляется еще и на конвейер, где собирают Нивы Travel.

Так что уверен, шины Off-Road 2 будут столь же востребованными. Еще и потому, что предыдущие стоят примерно 5500 рублей за штуку, а второе поколение если и прибавит в цене, то не более 10–15 процентов. За такие деньги другие шины класса Mud Terrain будут разве что китайского происхождения. А товары японских или европейских компаний — в полтора-два раза дороже. ☐







Cordiant Off-Road 2

Размерность	215/65 R16
(будут доступны 8 типоразмеров от 205/70 R15 до 245/75 R16)	
Индекс скорости	Q (160 км/ч)
Индекс грузоподъемности	102 (850 кг)
Масса, кг	14,1
Твердость резины по Шору, ед.	63
Глубина рисунка протектора, мм	12,5
Средняя масса балансировочных грузиков на колесо, г	109
Дата производства (неделя/год)	02/2021
Страна-производитель	Россия

Cordiant All-Terrain

Размерность	215/65 R16
(доступны 6 типоразмеров от 205/70 R15 до 245/70 R16)	
Индекс скорости	H (210 км/ч)
Индекс грузоподъемности	98 (750 кг)
Масса, кг	12,0
Твердость резины по Шору, ед.	64
Глубина рисунка протектора, мм	9,2
Средняя масса балансировочных грузиков на колесо, г	85
Дата производства (неделя/год)	11/2021
Страна-производитель	Россия

Continental ContiCrossContact LX 2

Размерность	215/65 R16
(доступны 42 типоразмера от 205/70 R15 до 275/60 R20)	
Индекс скорости	H (210 км/ч)
Индекс грузоподъемности	98 (750 кг)
Масса, кг	10,4
Твердость резины по Шору, ед.	66
Глубина рисунка протектора, мм	8,4
Средняя масса балансировочных грузиков на колесо, г	38
Дата производства (неделя/год)	49/2020
Страна-производитель	Россия

Горький: опыт

Одного взгляда на географическую карту России достаточно, чтобы понять — без полного привода нам никуда. Но во всей автомобильной истории СССР первым по-настоящему массовым вездеходом в частном пользовании стала тольяттинская Нива, да и то ближе к середине восьмидесятых. Долгое время полный привод оставался прерогативой военных, однако попытки сделать подобные автомобили для всех были.



Это четырехдверный ГАЗ-69А. Полноценный диван вместо лавок, элегантный скос крыши, единственный бензобак и запасное колесо в багажнике. Двери у вездехода попарно одинаковые

Стоп-стоп. ГАЗ-69? Это же военный автомобиль! И да и нет. Действительно, основным заказчиком 69-го было Главное артиллерийское управление: советской армии требовалась машина на смену чересчур спартанскому вездеходу ГАЗ-67, созданному в годы войны. Но вместе с 69-м сразу же велась разработка версии 69А, которая отличалась количеством дверей и посадочных мест. Если 69-й — это двухдверный вездеход с лавками на шесть бойцов сзади, то ГАЗ-69А — вполне «гражданский проходимец» с четырьмя дверьми и привычным диваном для пассажиров. Автомобиль председателя колхоза.

Объем выпуска версии А даже в лучшие годы не превышал сорока процентов, но именно этот полноприводник стал первым массовым вездеходом не только для военных, но и для народного хозяйства. Его можно увидеть практически в каждом фильме про сельскую жизнь. Один из символов борьбы за урожай. Вспомните хотя бы, как ГАЗ-69А скачет в картине «Меж высоких хлебов».

А теперь в нем скачу я. Первый же подброс ярко поясняет, почему ГАЗ-69 прозвали козликом. Рассчитанный на перевозку восьми человек и буксировку пушки, без нагрузки он вообще не смягчает удары от неровностей. Хорошо, что я не взял хот-дог на заправке. Вся плавность хода в буквальном смысле зашита в пышной подушке сиденья. Толчки немного гасят только ее пружины. Да, по ровному асфальту ехать нормально, но где ГАЗ-69 и где ровный асфальт?

В начале пятидесятых, когда эти автомобили проходили испытания, дорог с твердым покрытием в стране было немного — в основном грейдеры, грунтовки и откровенное бездорожье. И теперь я отлично понимаю, чего стоили водителям те километры.



На прототипах ГАЗ-69 приборы были расположены по центру панели, но у серийных машин заняли более привычное положение



Самое интересное под капотом — штатный предпусковой подогреватель. С левой стороны двигателя расположен специальный отсек, в который нужно вставлять паяльную лампу для облегчения старта при морозах ниже двадцати градусов



Через лобовое стекло плохо видны габариты автомобиля, на сложных участках приходится высовываться в окно. Среди рычажков на передней панели есть ручной газ — отдельной рукояткой можно принудительно открыть дроссельную заслонку. Прообраз современных внедорожных круиз-контролей



На первый взгляд, газик довольно человечный. Да, дверка узкая, проем скромный, но и проблем с лишним весом в то время не было. Очевидно, что современные профессиональные водители за этот крупный трехспицевый руль просто не поместятся. Регулировки сиденья поищите в другом автомобиле, но в целом эргономика терпимая, особенно если учесть, что средний рост мужчин в СССР конца 50-х не превышал 168 см. Хотя даже у меня руль не лежит на ногах, зато рычаг трехступенчатой «механики» прямо под рукой.

По агрегатам ГАЗ-69 был максимально унифицирован с другими автомобилями Горьковского автозавода. В основном, конечно, с только что освоенной легковой Победой. Нижневальный мотор 2.2 мощностью 55 л.с. сейчас удивляет минимальной высотой головки блока. Коробка передач заимствована у представительского ГАЗ-12, рулевое управление от него же. Конструкцией мостов поделился ГАЗ-67, однако форму разъемного картера изменили — появилась характерная режущая кромка в нижней части. Чуть ли не единственным оригинальным, но очень важным агрегатом стала двухступенчатая раздаточная коробка. Напомню, что ГАЗ-67 с низкооборотистым мотором от грузовика ГАЗ-ММ и очень высокими передаточными отношениями трансмиссии обходился без пониженной передачи. А с более верховым (по меркам тех лет, конечно) двигателем от легковой Победы пришлось использовать демультипликатор.

Но на обычной грунтовке тяги вполне хватает и на верхнем ряду. Газик уверенно едет на второй, а после 40 км/ч и на высшей, третьей передаче. Несмотря на синхронизаторы на двух верхних передачах, лучше все равно использовать двойной выжим и перегазовки. Сами ступени находят-



Обратите внимание на количество рессор — газик рассчитан на серьезную нагрузку. Стояночный тормоз действует на трансмиссию, раздаточная коробка — с отдельным корпусом



Тент снимается за несколько минут, его стойки укладываются на пол. Но и при установленной крыше места в салоне больше, чем ожидаешь

ся на удивление легко, а педаль сцепления, на которую нужно наступать сверху вниз, не слишком тугая. Тормоза почти как на легковушках — гидропривод! По сравнению с тягами на ГАЗ-67 это была настоящая революция. Поэтому разгоняться на «козлике» нестрашно, даже по грунтовке он легко набирает 60 км/ч.

Правда, я уже не вполне держу этот темп. Тряска невероятная, руль рвет из рук в колеях — если держать его закрытым хватом около спиц, то легко получить травму. Рычит победовский мотор, пахнет бензином, травой после дождя и согретой на солнце пылью. Здесь не до рассуждений о реактивном действии или точности реакций. В голове всплывают фразы про труд шоферов. Именно труд, несмотря на непривычно богатую комплектацию. Ведь в 69-м есть даже отопитель с электровентилятором! Правда, теплый воздух он гонит только на лобовое стекло, так что если зимой стоять на месте, то можно и замерзнуть.

М-да, управлять этим автомобилем целый день — выматывающее занятие. Но лучше плохо ехать, чем хорошо идти. А когда ты включаешь пониженную, газик едет очень хорошо там, где идти получается не всегда. Понятно, что межколесных блокировок нет и диагональное вывешивание может его остановить, но в том и заключается мастерство шофера, чтобы провести машину по самой выгодной траектории.

«Козлик» стал главным внедорожником огромной страны на долгие двадцать лет — всего с 1953 по 1973 год было выпущено более 600 тысяч автомобилей. Причем только двадцать тысяч в Горьком, а остальные — на Ульяновском автомобильном заводе. Да-да, несмотря на то, что эта машина никогда не называлась УАЗ-69, именно эту аббревиатуру несли на капоте большинство вездеходов. «Шестьдесят девятый» стал первым легковым внедорожником на конвейере УАЗа и задал направление развития всему заводу. Кстати, работы над перспективным УАЗ-469 начались сразу после освоения производства «козлика», но до конвейера новая машина добралась только к 1973-му. И в работе над ней не обошлось без инженеров из Горького: именно на ГАЗе были самые сильные специалисты по полному приводу. Ученики и последователи знаменитого Виталия Андреевича Грачева: Григорий Вассерман, руководивший работами по созданию ГАЗ-69, Федор Лепендин, занимавшийся вопросами компоновки, и главный конструктор завода Андрей Александрович Липгарт. Кстати, сын Липгарта, Сергей, своими глазами видевший и знавший весь процесс создания этих автомобилей, стал главным конструктором удивительного автомобиля — Москвич-410.

Вот ГАЗ-69 на рельефе в своей тарелке, вывесить колесо на нем не так просто

Москвич в сапогах

В истории его появления растиражирована легенда о Хрущеве. Якобы в 1955 году генсек собрал конструкторов автозаводов, в том числе и Александра Федоровича Андронова с Московского автозавода малолитражных автомобилей, похвалил за освоение нового Москвича-402 и посетовал, что тому не хватает полного привода. А попутно попросил показать ему образец с такой трансмиссией через десять дней. Очевидно, что срок для создания нормального прототипа немыслимый, но макет действительно был готов через полторы недели. Хрущеву машина понравилась, и ей был дан зеленый свет.

Спустя два года после хрущевской встречи первые товарные Москвичи-410 поступили в продажу. Столь стремительное освоение новой модели — результат синергии конструкторских отделов МЗМА и ГАЗа. В Горьком после освоения полноприводной Победы ГАЗ-М72 все тот же Григорий Вассерман начал работы над более компактной машиной с индексом М73 и сильно укороченным кузовом от Москвича-402. Лишь две двери и два посадочных места. Легкая машина показывала чудеса проходимости, вот только довести ее до конвейера было практически невозможно: слишком много текущих проектов в то время было на ГАЗе.

В Москве на фоне указания Хрущева проектом заинтересовались, тем более что под капотом ГАЗ-М73 стоял москвичовский двигатель. В результате за основу новой машины был взят полноценный кузов Москвича-402, а трансмиссию, подвески и элементы рулевого управления использовали от М73. Под днищем видны те самые разъемные картеры мостов с острой режущей



Полноприводный универсал Москвич-411 — настоящая редкость. Таких выпустили всего полторы тысячи



Одного взгляда достаточно, чтобы увидеть газовские корни: острая кромка картера моста, характерная рулевая тяга и рычажные амортизаторы как у ГАЗ-69



Нижневальный двигатель М-407 работает удивительно тихо. На 410-м стояла крышка трамблера с направленными в сторону гнездами свечных проводов — традиционная упиралась бы в капот. Под двигателем так называемая подмоторная рама — одно из ключевых отличий кузова Москвича-410 от модели 402





В Москвиче уютно, но пышный диван тоже не регулируется. Крупный руль заимствован у Москвича-401, чтобы было легче управлять большими, 15-дюймовыми колесами

нижней кромкой и рычажные амортизаторы. И, несмотря на формально несущий кузов — отдельной рамы у Москвича не было, — лонжероны сделали значительно мощнее и крупнее, чем у обычного седана. Кузов был серьезно усилен, но все равно оставался слабым местом по итогам испытаний. Особенно часто вырывало площадки крепления рессор спереди.

Довести конструкцию до ума, как всегда, не успели. Многие покупатели жаловались на вибрации, недоставало мощности древнего 35-сильного мотора. Уже в 1958-м в ходе модернизации под капотом появился двигатель Москвич-407, тоже нижневальный, но выдававший 45 сил. Коробка передач стала четырехступенчатой, а к названию модели добавилась буква Н. Именно такой автомобиль вы видите на фотографиях.

Удивительный аппарат: от земли до порога 43 см, а до картера моста 22 см. При этом ширина колеи всего 1220 мм, поэтому встретить 410-й, который не падал, практически невозможно. Но какая же фантастическая концепция и смелая реализация! По сравнению с 69-м это автомобиль другой ментальности. Не ходить строем и выполнять рабочие задания, а отдыхать, путешествовать, исследовать. Это настоящая свобода — в книге по эксплуатации так и сказано. Мол, Москвич-410 покажет вам далекие горы Урала, синеву Байкала и пески Средней Азии.

Интерьер, по меркам тех лет, роскошный. Москвич-402 вообще был хорошо оснащен: помимо полноценного отопителя, у него были часы и радиоприемник, все это досталось и 410-му. Садиться за руль, кстати, не проще, чем в 69-м. Дверной проем шире, но крыша заметно ниже, а крупный руль от Москвича-401 лежит на ногах. Уютный цветной интерьер, закругленное по краям лобовое стекло...

Стартер здесь включается поворотом ключа, тогда как на 69-м нужно ногой или рукой нажимать на массивную кнопку возле центрального тоннеля. Заслуженный моторчик шелестит, слегка дымя при прогреве. Длиннющий изогнутый рычаг коробки передач гуляет через половину салона, но самое удивительное — единственный рычаг раздаточной коробки! И орудовать им надо то и дело, потому что даже незначительный, казалось бы, подъем лучше брать на пониженной. Судя по архивным документам, в ходе испытаний Москвич забирался даже на 50-процентные уклоны, но я бы не рискнул.

После «козлика» я ожидал совсем иной плавности хода, но подвесочное родство дает о себе знать: Москвич тоже любит взбрыкнуть на кочках. Конечно, он дружелюбнее, однако быстро по неровностям не поедешь. А вот руль гораздо спокойнее. Здесь довольно крупные, 15-дюймовые покрышки, но баранка не пытается жить своей жизнью. И опять это забытое ощущение честного, прямого рулевого управления без усилителей.

Крейсерская скорость по асфальту около 60 км/ч — тут кроссовер Москвич тоже не отличается от вездехода. Мотор очень громкий, зато нет сквозняков, и в этом салоне гораздо теплее. Прямую этот экземпляр держал неважно, но не готов сказать, что так вели себя все 410-е. Да, если оценивать этот автомобиль по нынешним меркам, то получится набор сплошных недостатков. Но попробуйте перенестись на шестьдесят лет назад, пропитаться духом романтического социализма и представить, как под новость о первом полете человека в космос вы едете на таком Москвиче, сверкающем еще свежей глифталевой эмалью. Минуете глубокую колею, опуская вниз колеса только одной стороны, свободно преодолеваете пашню, с замиранием сердца проскакиваете боковой уклон и останавливаетесь около речки. Уверен, что своими способностями этот Москвич поражал современников, почти как Гагарин. Ведь по тем временам казалось, что «четыреста десятый» может все!

Правда, к моменту космического полета недолгое производство этих автомобилей уже было свернуто. В середине 1960-го последний Москвич-410 покинул конвейер. Всего было сделано лишь около десяти тысяч таких машин, включая универсалы с индексом 411.

Тогда казалось, что это только начало полноприводной истории МЗМА. Вовсю шла работа над перспективным вездеходом Москвич-415 с раздаточной коробкой в общем корпусе с основной. Но, увы, товарным он так и не стал, а «четыреста десятый» оказался первым и последним полноприводником московского завода. Можно сказать, что в какой-то степени его идеологическим преемником стали кроссоверы Renault, которые выпускают в тех же корпусах. Да и права на бренд Москвич сейчас принадлежат французам. Про Duster в этом выпуске Авторевю вы прочитаете еще не раз, и я предлагаю сегодня называть его Москвич Дастер 410. Чтобы помнили. □

Паспортные данные

Автомобили		ГАЗ-69	Москвич-410Н
Размеры, мм	длина	3850	4055
	ширина	1850	1540
	высота	2030	1670
	колесная база	2300	2377
	колея спереди/сзади	1440/1440	1220/1220
Снаряженная масса, кг		1525	1150
Двигатель		бензиновый, карбюраторный, нижневальный	бензиновый, карбюраторный, нижневальный
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³		2112	1358
Степень сжатия		6,2:1	7,0:1
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		55/40/3600	45/33/4500
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		125/2000	70/2600
Коробка передач		механическая, 3-ступенчатая	механическая, 4-ступенчатая
Привод		полный, с подключаемым приводом передних колес	
Максимальная скорость, км/ч		90	85
Емкость топливного бака, л		75	35
Топливо		бензин АИ-72	бензин АИ-76



Ходы подвесок у Москвича скромны — сказывается малая колея. А главное, даже на небольших косогорах с непривычки страшновато

Зубы не по штату

Я затеял эксперимент: «зубастые» шины Yokohama Geolandar M/T G003 размерности 225/75 R16 класса Mud Terrain прекрасно встали на мой Volkswagen Tiguan. Будет ли он с ними таким же серьезным «проходимцем», как Land Rover Defender на достаточно «злых» штатных покрышках Goodyear Wrangler All-Terrain Adventure?


У более крупных зубастых шин нет трений ни с подкрылком Тигуана, ни с опорными чашками пружин



Юрий ВЕТРОВ, фото Никиты КОЛОБАНОВА


Комплект накачанных внедорожных колес прекрасно умещается в багажнике Тигуана даже в верхнем положении двойного пола и при максимально отодвинутом назад диване

А в самом деле, почему бы и нет? Ведь такие 16-дюймовые колеса не конфликтуют с «маленькими», 312-миллиметровыми передними тормозами Тигуанов с дизелями и бензиновыми турбомоторами 1.4. И клиренс пусть немного, но увеличивается: со 183 мм до 200 мм. Правда, внедорожная шина почти вдвое тяжелее штатной покрышки Yokohama BluEarth-A 215/65 R17: 20,3 кг против 11,4 кг. Частично эту разницу мне удалось компенсировать, смонтировав Geolandar M/T G003 на более легкие 16-дюймовые кованые колеса Fuchs — они весят всего 8 кг против 12,2 кг у заводского литья Ronal. Итоговая разница в массе — 28,3 кг вместо 23,6 кг на одно колесо. Но в общей сложности неподрессоренные массы все равно возросли на внушительные 18,8 кг.

Что любопытно, без существенного ухудшения плавности хода. По сути, она осталась на том же уровне — более пухлая боковина внедорожной шины компенсировала потери.


Как и Defender, Tiguan на этом подъеме тоже завис, просто зубастый протектор его шин «замылился» не столь быстро

Как ни странно, «эмтэшки» не превратили шасси Тигуана в желе. В «гражданских» режимах реакции точны, предсказуемы и понятны. Просто держака в поворотах и при торможении поменьше. Так что для спокойной «околодачной» эксплуатации вполне подходящий вариант.

Понятно, что более тяжелая внедорожная шина — это еще и повышенные нагрузки, прежде всего на ступичные подшипники и амортизаторы. И повышенный шум: вертолетный гул «эмтэшек» особенно навязчив в диапазоне 50—80 км/ч. Добавьте сюда низкие сцепные свойства, особенно на мокром асфальте, и увеличенный расход топлива — даже с экономичным дизелем у меня получилось в среднем плюс 10% к расходу. Ну и конечно, неточность спидометра, который начинает не завышать, а занижать показания, что с нынешним обилием камер может больно ударить по кошельку любителей ездить «+19 км/ч к ограничениям».

Но зато какая уверенность вне дорог! Везде, где хватало 20-сантиметрового клиренса, Tiguan на шинах Yokohama Geolandar M/T G003 едет столь же нахраписто, как Land Rover Defender на «атэшках». Весенняя жижа из раскисшего чернозема и глины? Вообще не проблема! Главное — не сесть на брюхо.

В профилактических целях можно включить сетап Бездорожье, когда смягчается реакция на газ, а коробка DSG позже переходит с первой на вторую. Хотя и в обычном режиме Тигуану покорился крутой травянистый подъем, куда Defender забрался не с первой попытки. Главное — включить голову и выбрать траекторию без больших бугров, дабы не оторвать бамперы. Ну и не отпускать газ! Чтобы электроника четко понимала, чего вы хотите от машины. И тогда она в нужный момент максимально зажмет фрикционы муфты заднего привода, подыграет тормозами, имитируя межколесные блокировки, а отсутствие понижайки компенсирует за счет пробуксовки мокрых сцеплений DSG.

И никаких признаков перегрева! Даже после нескольких «показательных выступлений», включая зависание с пробуксовкой на скользком участке. Но увлекаться подобными шоу все же не стоит: любые узлы трения, будь то сцепления DSG или фрикционы муфты, греются в подобных режимах, и их возможности не беспредельны.

На весенних покрытиях у Тигуана на «эмтэшках» и у Дефендера на «атэшках» вышла боевая внедорожная ничья. Ведь когда зубастый МТ-протектор срывает поверхностный слой дерна, он точно так же перестает работать, хоть и происходит это чуть позже. Да, в грязи он «замыливается» не столь быстро. Но покупка «эмтэшек» для кроссовера не позволит вам гонять по бездорожью в режиме «я блондинка». Скорее наоборот. Надо будет чаще думать. Потому что роют такие шины лучше, а значит, при застревании «эмтэшки» быстрее выкопают себе лунки — и машина намертво сядет на брюхо. Плюс стоит помнить о геометрической проходимости, которая у кроссоверов, как правило, не ахти. И об отсутствии серьезной защиты днища...

Но самое главное — такие шины для Тигуана де-юре вне закона! Нет такой размерности колес в фольксвагеновском Одобрении типа транспортного средства (ОТТС). А это значит, что у вас будет только три пути.

Либо надо быть готовым при встрече с дотошным инспектором ГИБДД «устранять неисправность», то есть вызывать эвакуатор до гаража, где вы вернете на место штатные колеса. Либо держать недешевый внедорожный комплект в сарае на даче или в деревне и бояться за его сохранность — только сами шины Geolandar M/T G003 даже в демократичной размерности 225/75 R16 будут стоить от 11 до 14 тысяч рублей за покрышку. Либо нужно привозить комплект зубастых колес с собой. Благо в багажник Тигуана даже в нижнем положении двойного пола и при максимально отодвинутом назад заднем диване легко помещаются четыре здоровенные «эмтэшки». Хотя в любом случае желательно иметь под боком мойку и шиномонтаж, куда вы можете добраться, не попадаясь на глаза гаишникам.


Из такой западни, где Defender на «атэшках» мобилизует все свои возможности, Tiguan на «эмтэшках» выезжает вперед даже не буксуя

Но главный побочный эффект, который я подметил, не в этом. Покупка таких шин сродни проникновению внедорожной инфекции в кровь. Сразу хочется прикрутить самые мощные защиты на днище, лифт-комплект, шноркель, удлинители сапунов трансмиссии, дополнительный свет. А там и до лебедки недалеко... □



KIA

The Power to Surprise**


Экстерьер в стиле кроссовера


7 и 8-местный салон


Панорамная панель с двумя дисплеями 12,3"


Современные системы помощи водителю Drive Wise

